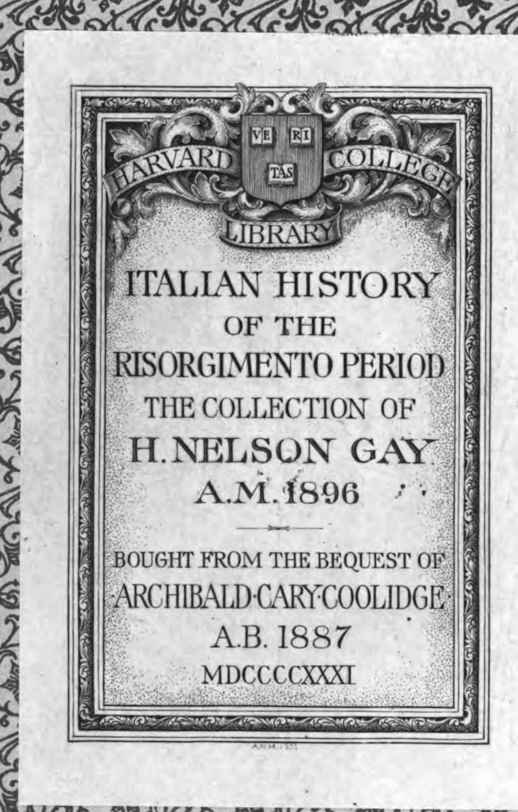
L'ammiraglio Simone de Saint Bon

E Prasca




HARVARD COLLEGE LIBRARY
VE RI TAS
ITALIAN HISTORY
OF THE
RISORGIMENTO PERIOD
THE COLLECTION OF
H. NELSON GAY
A.M. 1896
BOUGHT FROM THE BEQUEST OF
ARCHIBALD·CARY·COOLIDGE
A.B. 1887
MDCCCCXXXI



124

BIBLIOTECA STORICA

E. PRASCA
Capitano di vascello R. N.

L'AMMIRAGLIO

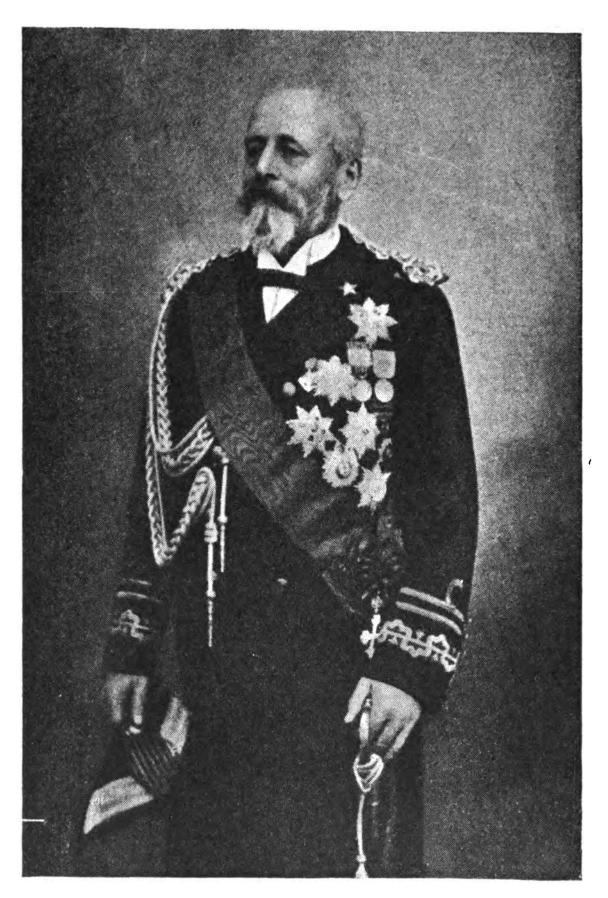
S. DE SAINT BON



ROMA-TORINO
CASA EDITRICE NAZIONALE
Roux e Viarengo

L'AMMIRAGLIO

SIMONE DE SAINT BON



E. PRASCA
Capitano di vascello R. N.

L'AMMIRAGLIO

SIMONE DE SAINT BON



ROMA-TORINO
CASA EDITRICE NAZIONALE
ROUX E VIARENGO
1906

(2657)

Questo studio biografico fu preparato per una popolare Collezione di biografie di illustri Italiani del secolo XIX, *che doveva essere pubblicata nei primi anni del secolo presente, ma che non vide mai la luce.*

L'Autore, pur non dissimulandosi le scabrosità del còmpito assegnatogli dai promotori della Collezione, *consentì ad assumerselo con la speranza che l'esposizione della vita e delle opere del più insigne uomo di mare della moderna Italia potesse utilmente contribuire alla diffusione di retti e spassionati apprezzamenti sulle quistioni militari-marinaresche oggi più spesso dibattute, e valesse nel medesimo tempo a fomentare ed accrescere nel Pubblico italiano l'amore per la sua Marina.*

Con la stessa speranza egli si induce ora a dare alle stampe, in separato volume, il proprio lavoro. Vogliano i cortesi lettori tenergli conto delle sue buone intenzioni.

1º gennaio 1906.

I.

Prima giovinezza

Simone Pacoret de Saint Bon nacque a Chambéry (Savoia) il 20 marzo 1828, dal cavaliere Carlo Francesco Pacoret de Saint Bon, presidente del Senato di Savoia, e da Luigia de Grailly de Veigy e de Ville la grande.

Nelle antiche cronache di Chambéry la famiglia Pacoret si trova citata fra le più ragguardevoli del circondario: diversi Pacoret vi sono rammentati fino dal secolo XIV come sindaci della città ed avvocati del Senato. Nella seconda metà del secolo XVIII un Pacoret venne insignito del titolo comitale col predicato del feudo di Saint Bon (Tarantasia).

Il cavaliere Francesco Pacoret de Saint Bon ebbe parecchi figli, diversi fra i quali morti in tenera età. Simone rimase primogenito maschio dei quattro sopravissuti, tra cui due femmine, una delle quali vestì l'abito religioso e l'altra non prese mai marito; il fratello, seguendo le tradizioni di famiglia, fu magistrato.

Simone ricevette la sua prima educazione in famiglia sotto la guida di un precettore: poi fu messo nel Collegio reale di Chambéry, d'onde, il 1° aprile 1842, passò nella r. Scuola di marina di Genova.

Non era cosa insolita che un giovinetto appartenente a famiglia savoiarda entrasse nel servizio militare marittimo. Per secolare tradizione, buon numero di ufficiali della Marina dei Reali di Savoia solevano essere appunto savoiardi. Anche savoiardi erano molti ufficiali e soldati della fanteria di marina. Ottimi elementi gli uni e gli altri.

Il servizio militare marittimo presentava, d'altronde, a quei giorni, particolare attrattiva per i sudditi di Sua Maestà sarda. Anche nelle più remote provincie era giunta la fama, e si conservava tuttora fresco il ricordo, della gloria acquistatasi dalla piccola armata sarda nella spedizione di Tripoli del 1825, quando un pugno di valorosi, sbarcato nottetempo dalle navi colà mandate da re Carlo Felice a rintuzzare l'oltracotanza di quel Bei, cui tutti i minori Stati marittimi di quel tempo si rassegnavano a pagare tributo per non esserne molestati, era riuscito ad averne piena ragione.

Perfettamente ordinata, comandata da eccellenti ufficiali, provveduta di impareggiabili equipaggi, la Marina sarda, sebbene da pochi anni appena ricostituita sui rimasugli di quelle dell'antico reame sabaudo e della repubblica genovese, godeva dovunque invidiabile riputazione. Un uomo di grandi qualità e di grandi meriti, l'ammiraglio Des Geneys, un montanaro anch'esso, quasi un savoiardo, perchè originario di Bardonecchia, era stato il principale artefice di così soddisfacenti risultati.

L'ammiraglio Des Geneys era già morto — morì nel 1835 — allorquando il giovane De Saint Bon venne a Genova per entrare nella Scuola navale, ma alle tradizioni ed alle ordinanze stabilite da quell'ammiraglio tuttora s'informavano le cose della Marina, al comando della quale trovavasi, in quel tempo, ancora un savoiardo, il contrammiraglio conte Giorgio De Viry.

Gli allievi della Scuola di marina erano di nomina regia, ma per l'ammissione si richiedeva la prova di un piccolo esame; aritmetica, primi elementi di storia e geo-

grafia, composizione italiana, prime nozioni di lingua francese. Si usava molta indulgenza ai giovinetti provenienti dalle provincie transalpine del Regno circa la conoscenza della lingua italiana, tollerando che essi adoperassero la loro lingua nativa finchè non avessero bene imparata l'altra. A quei tempi la lingua francese era, d'altronde, di uso quasi altrettanto comune quanto l'italiana nel regno di Sardegna: a Corte e nell'alta società di Torino la francese era anzi adoperata quasi esclusivamente quando non si adoperava il dialetto piemontese: sulle navi di Sua Maestà si parlava italiano, francese e, naturalmente, sopratutto genovese.

Il programma degli studi della Scuola era abbastanza vasto, considerati i tempi, ed abbracciava cinque anni di insegnamento: otto mesi a terra e quattro a bordo per ogni anno. Gli otto mesi di studio a terra erano sopratutto dedicati alle matematiche, l'insegnamento delle quali era assai curato, mentre molto minor conto si soleva fare degli altri insegnamenti destinati a completare la coltura generale degli allievi. Ma supremo oggetto delle premure e delle predilezioni dei superiori era, in ogni istante, tanto a terra come a bordo, l'insegnamento pratico dell'arte marinaresca, elemento principalissimo e fondamentale di una educazione veramente maschia, sprezzante di delicatezze e di pericoli. A questa educazione portava valido contributo una ferrea disciplina, amministrata nei suoi minuti particolari da vecchi ufficiali subalterni, provenienti dalla bassa forza, rotti a tutte le durezze del servizio marittimo e spesso pieni di benemerenze, ma, di solito, ben poco atti, per le loro ruvide maniere, e l'incolto intelletto, al difficile ufficio di pedagoghi. Per verità una certa ruvidezza di maniere nel disimpegno di tuttociò che avesse attinenza al servizio o alla professione era allora, e rimase ancora per molti anni, di moda nella Marina sarda, dove più di un ufficiale la ostentava, quale testimonianza di marinaresca bravura. A questo riguardo si deve però anche

rammentare come, quasi a correttivo di simili tendenze, già si impartissero, fin da allora, agli allievi della Scuola di marina regolari lezioni di bel contegno e di danza, osservando, per tale modo, il famoso precetto di Nelson, il quale, come è noto, era di parere che nessun ufficiale di marina potesse dispensarsi dal conoscere il francese ed il ballo.

Il neo allievo De Saint Bon non tardò a mettersi in evidenza per ingegno eccezionalmente svegliato e versatile, ma anche per temperamento sensibilissimo, indipendente, tenace, impulsivo, proclivo alle bizzarrie, punto facile ad essere governato. Egli riusciva a meraviglia, e senza fatica, in tutti i rami dello scibile che si insegnavano nella Scuola, compiacendosi spesso di sorprendere, e possibilmente mettere in imbarazzo, compagni e maestri con paradossi ed inaspettate argomentazioni: abitudini delle quali continuò a compiacersi anche dopo uscito dalla Scuola, e nelle sue relazioni di servizio come nelle private. Avido di tutto sapere, trovava modo di completare ed estendere, per conto suo particolare, le proprie cognizioni, valendosi, all'uopo, di tutti i libri, qualunque ne fosse il soggetto, che gli capitassero sotto mano e di cui era insaziabile divoratore. Risale a quel tempo l'origine del suo culto per il Divino Poema, che egli, fattosi in breve tempo buon conoscitore della letteratura italiana, leggeva e rileggeva imparandone intieri canti a memoria per non dimenticarli più. Lo studio della storia lo appassionava fortemente ed i fatti di gloria militare lo entusiasmavano al più alto grado: gli ingenui racconti dell'istruttore di attrezzatura, il vecchio nostromo villafranchese Mangiapan, reduce di Abuchir, dove aveva combattuto contro gl'Inglesi sulle navi francesi, e quelli del comandante della Scuola, il venerando generale Alberto Della Marmora, altro veterano napoleonico superstite della ritirata di Mosca, non avevano ascoltatore più attento di lui. Dotato di eccellente costituzione fisica, emergeva sulla maggior parte dei compagni anche

per le esercitazioni ginnastiche e professionali, nelle quali poneva grande amor proprio. Insomma, così per attitudini naturali, come per istruzione, egli era indiscutibilmente il migliore campione della Scuola.

Ma quella benedetta disciplina, cieca come una mannaia, dispensatrice inesorabile, anche per le più lievi mancanze, di settimane e settimane di digiuni, di isolamenti in cella, di ceppi ai piedi, ecc., costituiva per lui un formidabile scoglio contro il quale egli, non ostanti tutti i suoi meriti, avrebbe certamente, ed a breve scadenza, naufragato senza il provvido intervento del buon generale La Marmora, che non sapeva rassegnarsi a perdere un allievo di così belle speranze, e fors'anco intravedeva per riguardo al giovane Saint Bon una verità applicabile a molti altri casi consimili, ma destinata a rimanere ancora per molto tempo sconosciuta in quell'Istituto, e cioè che le violente repressioni, piuttosto che correggere, inaspriscono, e, mentre non giovano ad infondere il sentimento della ragionevole e volenterosa subordinazione, ancor meno valgono come ammaestramento all'equanime esercizio del comando.

L'umor bizzarro dello irrequieto adolescente soleva avere influenza predominante nelle sue scappatelle. Molti e gustosi aneddoti si narrano a tale proposito. Un giorno egli scommetteva con alcuni compagni, tormentati, come lui, dal classico insaziabile appetito dei collegiali, di far loro comparir dinanzi un lauto banchetto. Accettata la scommessa, egli si recava difilato nella cucina dell'Istituto e di lì, dopo atterrato con un tremendo urtone il cuoco che tentava opporsi al suo passaggio, si introduceva nella dispensa chiudendovisi dentro a doppio giro di chiave. La dispensa aveva una finestra che affacciava nel cortile di ricreazione, dove si trovavano in quel momento gli allievi, i quali, con loro grande e graditissima sorpresa, videro ad un tratto piovere in mezzo a loro ogni ben di Dio manducatorio. Frattanto le proteste del cuoco ed il chiasso

degli allievi avevano fatto accorrere i superiori, e tra gli altri anche lo stesso generale comandante la Scuola, il quale, giusto allora, vestito in gran gala, stava traversando il cortile per uscire in città e recarsi ad incontrare re Carlo Alberto, aspettato quel giorno da Torino. Inutilmente si intimò al Saint Bon di aprire la porta e non meno inutilmente si cercò di lui nella dispensa dopo aver forzata quella porta: egli era sparito. Ma il generale, poco persuaso di quella sparizione, pensò di introdurre la punta della sua sciabola in un alto ed ampio coppo da olio non ancora esplorato. Non occorse di più perchè dalla profondità del coppo balzasse fuori, di scatto, l'audace saccheggiatore della dispensa, schizzando olio a profusione sopra tutti gli astanti. Un altro giorno, anzi una notte, egli trafugava tutte le chiavi delle stanze, in cui dormivano rinchiusi gli allievi, e quelle delle scuole dove, il giorno seguente, essi dovevano ricevere le loro lezioni, e così bene le nascondeva che, senza l'opera del fabbro, più non era possibile aprire alcuna porta. Ed un'altra notte ancora, veniva sorpreso mentre, insieme ad un collega, si preparava a fuggire dal Collegio per mezzo di scale di corda. Nè le sue monellerie si limitavano sempre al ristretto campo di azione dell'Istituto. Vivono tuttora in Genova parecchie persone, anche estranee alla Marina, le quali rammentano come l'allievo De Saint Bon riuscisse un giorno ad indurre il cappellano della Scuola, ottimo prete ed uomo di non comune levatura, ma completamente ammaliato da quell'intelligentissimo giovinetto, ad accompagnarlo dall'arcivescovo della città per sottoporgli alcuni suoi dubbi religiosi sul conto dei quali aveva a lungo discusso appunto col cappellano senza rimanerne soddisfatto, del che si mostrava inconsolabile. L'arcivescovo lo accolse con molta benevolenza divertendosi un mondo nell'ascoltare le argomentazioni di quello svelto marinarotto, diventato ad un tratto casuista teologico per effetto di chi sa quali letture o fantasticherie, ma sopratutto, certamente,

per bisogno di ginnastica intellettuale; poi, messagli una mano sulla spalla: figliuolo mio — gli disse — procurate diventare un buon ufficiale, al resto penserà Iddio! Fu verosimilmente in quei giorni che venne per la prima volta applicato al Saint Bon il motto tanto spesso poi ripetuto a suo riguardo: *ni saint, ni bon*. È, comunque, anche il caso di notare che, non ostanti i suoi dubbi, più o meno serî, di quel tempo, egli, come già da fanciullo, così da uomo fatto, e fino all'ultimo suo giorno, sempre professò sentimenti religiosi.

Questi ricordi della prima giovinezza dell'ammiraglio De Saint Bon, e del tempo e dell'ambiente in cui essa trascorse, non sembreranno forse ugualmente degni di menzione a tutti i lettori della sua biografia. Ciò nondimeno lo studioso psichiatra potrà probabilmente rintracciarvi più d'una di quelle impronte caratteristiche della genialità umana che la scienza moderna tanto si compiace di rilevare e classificare, l'acuto filosofo vi troverà certamente la spiegazione di più d'una circostanza della vita dell'illustre ammiraglio non facile a spiegare altrimenti.

II.

Campagne di guerra 1848-49

Nello stato di servizio dell'ammiraglio De Saint Bon la sua nomina a guardiamarina di 2ª classe porta la data del 1° luglio 1846 e quella a guardiamarina di 1ª classe la data dell'8 giugno 1847.

Il grado di guardiamarina di 2ª classe era una specie di grado onorario intermedio fra il massimo da sotto ufficiale e il minimo da ufficiale, e ne erano insigniti esclusivamente gli allievi dell'ultimo corso della Scuola di marina, i quali godevano, in tale loro qualità, di qualche privilegio in confronto ai loro compagni, ma continuavano ad essere soggetti agli stessi regolamenti: qualche cosa di simile all'attuale grado di aspirante degli allievi dell'ultimo anno della nostra Accademia navale di Livorno.

Il grado di guardiamarina di 1ª classe corrispondeva, come l'attuale grado nostro di guardiamarina, al grado di sottotenente dell'esercito, ed abbenchè i guardiamarina di allora fossero abitualmente trattati assai più alla svelta, e cioè con molto minori riguardi, dei loro odierni colleghi, il conseguimento di tale grado rappresentava, ancora più che oggi, un avvenimento di prim'ordine nella carriera e nella vita dei giovani che ne venivano insigniti. Può im-

maginarsi la felicità del guardiamarina De Saint Bon quando, con il suo brevetto nelle mani, potè finalmente respirare a pieni polmoni l'aria libera fuori del recinto della Scuola! Un nuovo smisurato orizzonte risplendente dei più smaglianti colori onde possa compiacersi l'immaginazione di un giovane si schiudeva ad un tratto intorno a lui. Un immenso ardore di sperimentare le proprie forze, di compiere qualcosa di nuovo, di bello, di non comune, soprastava a tutte le sue sensazioni. « *Je ne suis pas né pour passer et disparaître sans laisser des traces de mon passage* » scriveva egli, verso quel tempo, ad una delle sorelle. Frase per verità molto orgogliosa, ma fino ad un certo punto scusabile, comechè verosimilmente dovuta non solo all'alto concetto che mostrava nutrire di sè medesimo colui che la scriveva, ma ancora, e forse più, alla speciale considerazione onde egli si vedeva circondato per parte dei superiori e dei colleghi. Spesso, troppo spesso forse per il suo vero vantaggio, i primi solevano ad alta voce qualificarlo ufficiale di molto avvenire. Quanto ai secondi, mentre tutti, volenti e nolenti, dovevano rendere omaggio al suo merito, alcuni fra essi avevano per lui così grande deferenza da somigliare a feticismo: teneva il primo luogo fra questi Alfredo Cappellini, livornese, il futuro comandante della sfortunata *Palestro*; egli aveva allora e continuò ad avere, finchè visse, per intercalare: Saint Bon non sbaglia!

Sebbene così altamente apprezzato, il guardiamarina De Saint Bon non poteva tuttavia aspirare, pel momento, a destinazioni molto diverse o più importanti di quelle ordinariamente assegnate agli ufficiali del suo grado. Il suo primo imbarco fu sulla piro-corvetta *Tripoli.* Col pomposo nome di piro-corvetta distinguevasi un piroscafo a ruote, di sette o ottocento tonnellate e da 8 cannoni, varato nel 1840 in Genova nel cantiere della Foce. Il *Tripoli* era il maggiore dei cinque piccoli piroscafi — gli altri quattro si chiamavano *Ichnusa, Gulnara, Malfatano* e *Authion* — i quali

costituivano, in quei giorni, tutto il naviglio a vapore della regia Marina sarda. Il resto, e cioè la parte principale dell'armata, si componeva tuttora di navi a vela, di gran lunga meglio accette di quelle a vapore alla maggioranza degli ufficiali, che, come d'altronde la maggioranza dei loro colleghi delle altre nazioni, guardavano con diffidenza e disdegno, quasi con rancore, i nuovi arnesi dalle informi strutture, dagli untuosi congegni, dal polveroso carbone nemico di ogni pulizia, venuti a sconvolgere dalle fondamenta le gloriose e poetiche tradizioni di una professione la cui perfetta conoscenza, non acquistabile che al prezzo di anni e anni di duro ed assiduo tirocinio, costituiva tutto il loro orgoglio, e spesso anche tutto il loro sapere.

Appena si cominciava allora ad ammettere, fra la gente di mare, che i piroscafi potessero, in tempo di guerra, rendere qualche altro utile servizio oltre quello di rimorchiare, prima e dopo la battaglia, le navi a vela, sole considerate atte ad entrare efficacemente in azione con le loro formidabili batterie irte di innumerevoli cannoni. Siccome però le dimensioni e l'armamento guerresco dei piroscafi andavano continuamente aumentando coll'aumentare della potenza e perfezione delle loro macchine, e già in America ed in Inghilterra il semplice e ben protetto propulsore ad elice andava rapidamente sostituendosi agli ingombranti e completamente indifesi propulsori a ruote, la vecchia Marina si trovava, per forza, se non per amore, costretta a cedere di fronte alla nuova. Nessuna trasformazione più importante di questa ricorda la storia dell'arte navale.

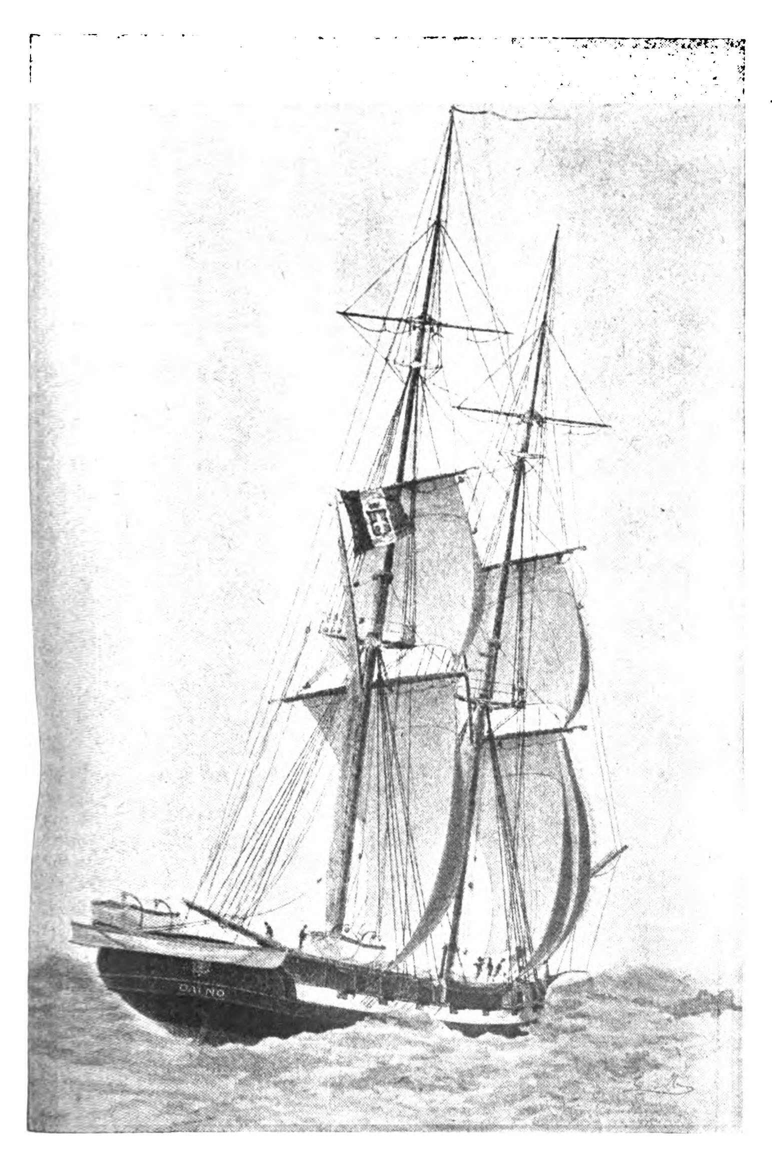
Ma, se i vecchi marinai brontolavano e recalcitravano in presenza di tanta novità, i giovani, e sopratutto quelli dotati di maggiore intelligenza e più desiderosi di istruirsi, non potevano certamente dolersi di venire per tempo chiamati a famigliarizzarsi con ordegni destinati a tanto avvenire.

Dopo breve permanenza sul *Tripoli,* il guardiamarina De Saint Bon fu trasbordato sull'altro piroscafo *Malfatano,*

e vi rimase fino alla primavera del 1848, fino cioè allo scoppio della guerra contro l'Austria. Fu allora destinato sul brigantino a vela *Daino,* comandante Di Persano. Questa piccola ma bene armata nave faceva parte della squadra del contrammiraglio Giuseppe Albini, allora costituita per operare nel Mare adriatico.

Componevano la squadra dell'ammiraglio Albini le fregate *San Michele, Des Geneys, Beroldo,* la corvetta *Aquila,* il già citato brigantino *Daino,* la goletta *Staffetta,* le pirocorvette *Tripoli* e *Malfatano.* A queste navi dovevano esserne aggiunte alcune altre, ancora in allestimento nell'arsenale di Genova o distaccate altrove, e che difatti raggiunsero poco dopo il nucleo principale. Anche tenuto il debito conto di questi rinforzi, la squadra sarda non rappresentava certamente una forza navale molto imponente per numero di navi, e nemmeno per modernità di tipi, dappoichè troppo scarsamente provveduta di navi a vapore. Ma nè più forte, nè più moderna era la squadra austriaca, la quale versava inoltre, in quei giorni, in difficilissime circostanze per la perdita di parecchie sue navi che, trovandosi nell'arsenale di Venezia, erano cadute in potere di quelli insorti, e per la defezione di molti suoi ufficiali e marinai, quasi tutti veneti, istriani e dalmati, passati, essi pure, con quelle navi, al servizio della risorta repubblica veneta.

Splendidamente equipaggiate erano invece le navi sarde. La marina mercantile ligure le aveva ceduto il fiore dei suoi marinai, non pochi dei quali arruolatisi volontarî tanto era l'entusiasmo per quella guerra. È appena necessario rammentare come la patriottica Genova fosse tra le città degli Stati sardi quella dove la causa della libertà e indipendenza d'Italia aveva trovato più largo ed ardente consenso. La propaganda delle nuove idee si era da tempo infiltrata in tutte le classi dei concittadini di Giuseppe Mazzini, di Nino Bixio e di tanti altri fra i più reputati campioni del nostro risorgimento, nè poteva rimanervi estraneo il ceto marinaresco. Nei primi tempi del regno di



Regio brigantino *Daino*.

Carlo Alberto, un giovane marinaio, bello ed eloquente come un Messia, si era assunto di catechizzare così bene l'intiero equipaggio di una delle fregate sarde ancorate nel porto, da indurlo ad ammutinarsi contro i propri superiori, impadronirsi della nave e con essa partecipare ad una delle tante arrischiatissime imprese rivoluzionarie progettate da Mazzini. Quel giovane era nientemeno che Giuseppe Garibaldi, da poco capitato su quella nave, la fregata *Des Geneys,* come marinaio di leva, e classificato col nome di guerra *Cleombroto.* Non riuscitogli l'intento e scopertasi la trama, egli si salvava, quasi per miracolo, disertando in Francia e poi in America.

Ma non per mezzo di complotti e per opera della rivoluzione, bensì di pieno accordo con le leggi ed i regolamenti, e per espresso ordine di un magnanimo principe, postosi cavallerescamente a capo del movimento nazionale, dovevano ben presto le navi sarde cambiare l'antico azzurro vessillo sabaudo con la bandiera tricolore italiana. Il decreto di re Carlo Alberto relativo a quest'innovazione porta la data del 15 aprile 1848.

E, con la bandiera tricolore sventolante alle penne dei loro picchi, le navi sarde lasciarono il 25 aprile il porto di Genova dirette a soccorrere l'assediata Venezia.

Non è qui il luogo di raccontare minutamente le vicende delle campagne di guerra 1848 e 1849 dell'armata sarda in Adriatico. Alle tante e tanto dolorose cagioni che, ad onta delle più favorevoli circostanze e delle più giustificate speranze, condussero a disastrosa fine le nostre operazioni militari terrestri di quei giorni, si aggiunse, per l'armata, l'assoluta incompetenza del Governo di Torino — nel consiglio del quale l'Amministrazione della Marina nemmeno era rappresentata, Guerra e Marina dipendendo allora da un unico dicastero — circa l'impiego delle forze marittime in tempo di guerra.

L'ammiraglio Albini, veterano delle guerre napoleoniche, godeva meritata fama di valoroso soldato e di esperto uomo

di mare, ma ben presto i fatti dimostrarono quanto egli si trovasse a disagio nell'eseguire, colle istruzioni ricevute e che continuamente riceveva — assurde, ingenue, non di rado contraddittorie — una missione come quella affidatagli e che divenne sempre più complicata e difficile dopo che, giunto egli in Adriatico, ebbe a regolare la propria azione di concerto con la squadra napoletana dell'ammiraglio De Cosa, mandata anch'essa in quel mare da Ferdinando II di Borbone con ordini palesi di combattere gli Austriaci, ma segreti di guardarsene bene; e con l'improvvisato naviglio della neo-repubblica veneta, volenteroso e pronto ad agire sul serio, ma assai poco ordinato e soggetto esso pure alle fluttuazioni, agli ordini e contrordini di quel Governo provvisorio.

Più occasioni offerse la fortuna, nel corso dell'estate del 1848, al vecchio marinaio di compiere qualche cosa di concludente, ma, o per un motivo o per un altro, egli fu sempre costretto a rinunciarvi. E, sebbene, nel frattempo, la sua squadra fosse stata ancora rinforzata per l'arrivo da Genova di altre navi oltre quelle primitivamente attese, l'annunzio dell'armistizio Salasco, concluso da re Carlo Alberto il 9 agosto, dopo i dolorosi casi di Milano, lo trovò tuttora inoperoso ed incolume con tutte le sue forze, e le venete, davanti al porto di Trieste.

In questo porto, fino dal principio della guerra, si era riparata, sfuggendogli, la squadra austriaca. Impaziente di indugi, egli avrebbe allora voluto immediatamente operare contro la piazza. Una simile risoluzione, portata ad effetto con arditezza ed in tempo, sarebbe probabilmente bastata da sola a mutare le sorti di tutta la guerra. Invece le esitazioni, e poi l'improvvisa partenza, della squadra napoletana, le proteste dei neutri e finalmente espressi ordini del Governo di Torino, intimidito da chimeriche minaccie della Confederazione germanica di cui Trieste, in quel tempo, faceva parte, tolsero all'Albini, e con lui anche al suo collega Bua della squadra veneta, ogni libertà d'azione,

obbligandoli perfino a desistere dal blocco, dopo solo pochi giorni che lo avevano dichiarato. Così unico risultato concreto della presenza della squadra sarda in Adriatico era stato, fino allora, quello di impedire, rimanendo davanti a Trieste, alla squadra austriaca di uscirne per operare contro Venezia: risultato certamente non dispregevole, ma ben meschino in confronto agli incalcolabili vantaggi che dal dominio di quel mare avrebbe potuto, in quelle circostanze, ed anche con quelle limitate forze, ricavare la causa nazionale italiana. Ostacoli formidabili ed impreveduti di ogni natura spesso si oppongono anche alle più modeste iniziative dei condottieri navali, ma, se non il genio, che non si può da tutti esigere, almeno l'abilità professionale e la perseveranza quasi sempre riescono ad averne ragione: ben differente è il caso del maggiore e peggiore di tutti gli ostacoli, quello di tassativi e paralizzanti ordini da osservare.

In quei tre lunghi mesi di forzata inazione generale, diverse fra le minori navi sarde avevano tuttavia trovato modo di acquistare alla bandiera tricolore qualche fronda di gloria. Tra esse il brigantino *Daino* sul quale si trovava, come i lettori conoscono, il guardiamarina De Saint Bon, che vi ricevette il suo battesimo del fuoco.

Verso i primi di giugno una divisioncella di navi sarde e venete, fra le quali però non era il *Daino*, aveva tentato di ridurre al silenzio due forti austriaci situati alla foce della Livenza e che molestavano continuamente i battelli veneti trafficanti in quelle acque. Per la seria resistenza dei forti ed il mal tempo la divisioncella aveva dovuto ritirarsi senza ottenere l'intento. Venne a passare, il giorno 10, per quelle stesse acque, il *Daino* ed il comandante Di Persano volle provare, a sua volta, contro quei forti l'abilità dei propri cannonieri. Andatosi perciò ad imbozzare a circa 500 metri da quello situato sulla riva sinistra e denominato Caorle, aperse contro di esso vivissimo fuoco che trovò immediata e non meno vivace risposta. La partita era però troppo disuguale ed il piccolo e fragile brigantino,

colpito ripetutamente alla linea d'acqua con grave rischio di colare a picco, dovette allontanarsi, filando per occhio i suoi ormeggi, che sarebbero rimasti in potere del nemico se la stessa notte il guardiamarina De Saint Bon, cautamente tornato sul luogo con un'imbarcazione ed una mano di scelti marinai del bordo, non li avesse in breve tempo salpati e ricuperati, dando così bella prova non solo di intrepidezza, ma di abilità marinaresca.

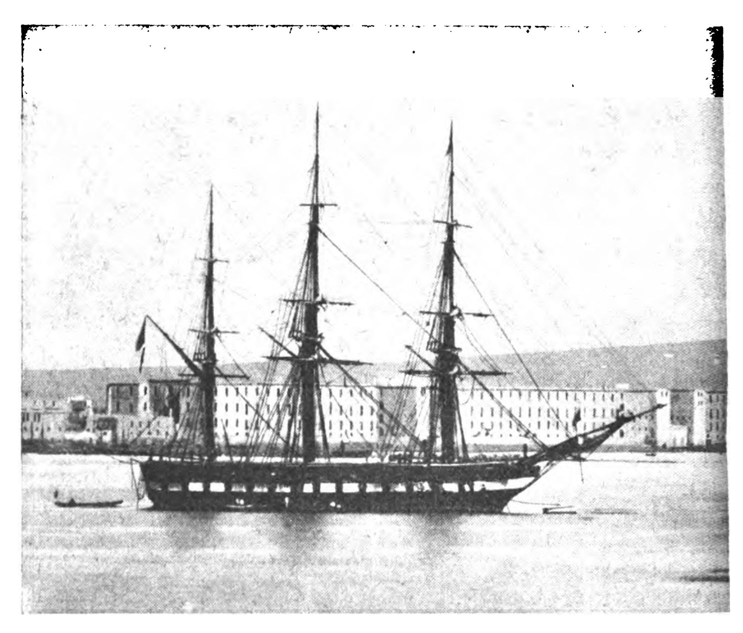
L'indomani il Persano, riparate le avarie, tornò all'attacco facendosi accompagnare da alcune cannoniere venete, ma nemmeno questa volta raggiunse l'intento, perchè, caduto un proiettile sulla *Santa Barbara* di una delle cannoniere, questa saltava in aria, ed, avendo tale sfortunato accidente scoraggiati gli equipaggi delle altre cannoniere, esse, e con loro anche il *Daino*, smettevano il combattimento.

Ma quante cose per lui nuove ed interessantissime non vide in quei due giorni il guardiamarina De Saint Bon!

È noto come dell'armistizio Salasco Venezia non volesse saperne. Nè meno noto è come l'ammiraglio Albini, abbenchè fra le condizioni di quell'armistizio vi fosse che la squadra sarda dovesse abbandonare immediatamente l'Adriatico, trovasse modo di rimanervi, sotto diversi pretesti, ancora un mese, per evitare, finchè possibile, il blocco dell'eroica città di San Marco da parte della squadra austriaca e come, allorquando non potè più rimanervi senza dar luogo a gravi complicazioni, si ritirasse ad Ancona, e non a Corfù, dove aveva avuto precedentemente ed ufficialmente l'ordine di recarsi. Egli non dubitava di interpretare così i sentimenti del suo Governo, ed infatti non fu disapprovato, anzi fu promosso al grado superiore, e con lui ebbero promozione molti suoi ufficiali fra cui il guardiamarina De Saint Bon, il quale, divenuto sottotenente di vascello, trasbordò dal *Daino* alla fregata *Des Geneys*.

Da Ancona la squadra sarda fece ancora, verso la fine di ottobre, una breve apparizione davanti a Venezia, obbli-

gando la squadra austriaca, che, uscita da Trieste, bloccava la laguna, a ritornare al suo rifugio, ma poi, ripreso, a sua volta, il primitivo ancoraggio, più non si mosse per tutto l'inverno. Di quella stazione è rimasta nelle cronache della Marina sarda famigerata memoria. La città, che nomi-



Regia fregata *Des Geneys*.

nalmente dipendeva dal triumvirato di Roma, si trovava di fatto in preda dell'anarchia e vi spadroneggiavano facinorosi di ogni specie. Gli equipaggi delle navi sarde, messi improvvisamente a contatto con quella gente, la quale nulla trascurava per adescarli, ben presto divennero così insofferenti di ogni disciplina che quasi non era più possibile di comandarli. Nè gli stessi ufficiali potevano considerarsi del tutto immuni della velenosa influenza, chè anche fra loro lo spirito di insubordinazione andava rapidamente diffondendosi e raccogliendo proseliti.

In mezzo a tanto sfacelo Simone De Saint Bon, sdegnoso

come sempre della via comune, cedeva anch'egli ad uno adescamento forse non molto conveniente alla sua giovane età ed al suo piccolo grado, ma senza confronti più degno di un animo eletto. Innamoratosi, con tutto l'ardore che era proprio del suo temperamento, di una giovinetta anconetana, egli, senza por tempo in mezzo, la faceva sua sposa.

Ma ecco giungere l'annuncio che addì 20 marzo Carlo Alberto aveva ripreso le ostilità e, non più di sei giorni dopo, che un nuovo armistizio era stato concluso con l'Austria in seguito alla rotta di Novara e all'abdicazione del Re.

La squadra ebbe ordine di recarsi a Venezia per imbarcare tutte le truppe ed i sudditi sardi ivi ancora rimasti.

Il sotto tenente di vascello De Saint Bon, strappato alle dolcezze dell'amore, ebbe occasione di assistere allora ad un nuovo e doloroso episodio di quella disgraziata campagna. Davanti a Venezia la squadra sarda incontrò così cattivo tempo che, non potendo reggere a quell'ancoraggio, dovette prendere il ridosso di Capo Salvore in Istria dove inaspettatamente trovò la squadra austriaca. Vigendo, come si è detto, l'armistizio, la nave ammiraglia austriaca, che aveva insegna di minor grado, fece il saluto regolamentare alla nave ammiraglia sarda, la quale naturalmente ed immediatamente glielo rese. La venuta in quel sorgitore, l'incontro coll'odiato nemico, quello scambio di saluti e finalmente un ordine dell'Albini per cui non più tutte le navi, ma solo alcune di esse, dovevano da colà recarsi a Venezia, offrirono ad alcuni sobillatori, bene ammaestrati nelle conventicole di Ancona, occasione propizia per diffondere tra gli equipaggi il sospetto di un tradimento. Meno di ciò era necessario per far scoppiare in aperta rivolta il lungamente contenuto malcontento di quella gioventù, partita un anno innanzi da Genova con tanto entusiasmo e tante speranze per una guerra risoltasi in continue ed umilianti delusioni. « O combattere o rimpatriare » fu la parola di

ordine. E poichè l'ammiraglio ebbe dichiarato che non si poteva combattere, si videro alcune navi, fra cui la capitana *San Michele,* improvvisamente salpare le ancore e mettere alla vela per opera dei rivoltosi, dirigendo al largo. Ma non tutti i comandanti si mostrarono ugualmente deboli di fronte ai loro equipaggi. Tra gli altri il barone Corporandi d'Auvare, comandante del *Des Geneys,* la fregata sulla quale si trovava il sottotenente De Saint Bon. Appena avuto sentore degli umori di rivolta il comandante D'Auvare radunò la sua gente, da cui per tempo aveva saputo farsi altrettanto temere quanto amare, e con poche e risolute parole le dichiarò che avrebbe di sua mano dato fuoco alle polveri al primo accenno di disordini: altro non ebbe bisogno di aggiungere.

Nei primi di maggio tutta la squadra era di ritorno a Genova, dove il *Des Geneys,* insieme alle altre navi, passava in disarmo, sbarcando tutti i suoi ufficiali, compreso il sottotenente di vascello De Saint Bon.

III

Campagna di Crimea (1855-56)

Negli Stati che hanno potenti flotte, numerosi possedimenti coloniali, estesi traffici marittimi, le missioni — o, come si suol dire comunemente da noi, gli armamenti — delle navi da guerra sono quasi sempre di lunga durata, ed altrettanto durano le destinazioni degli ufficiali e marinai a quelle navi assegnati con grande profitto del servizio, non meno che dell'istruzione e del benessere materiale delle persone. Il contrario suole invece accadere, e con contrari effetti, negli Stati secondari, i quali, anche per l'enorme costo degli armamenti navali, debbono di necessità rinunciare a sostenere permanentemente simili armamenti ed armano invece e disarmano le loro navi a seconda delle esigenze politiche e militari del momento.

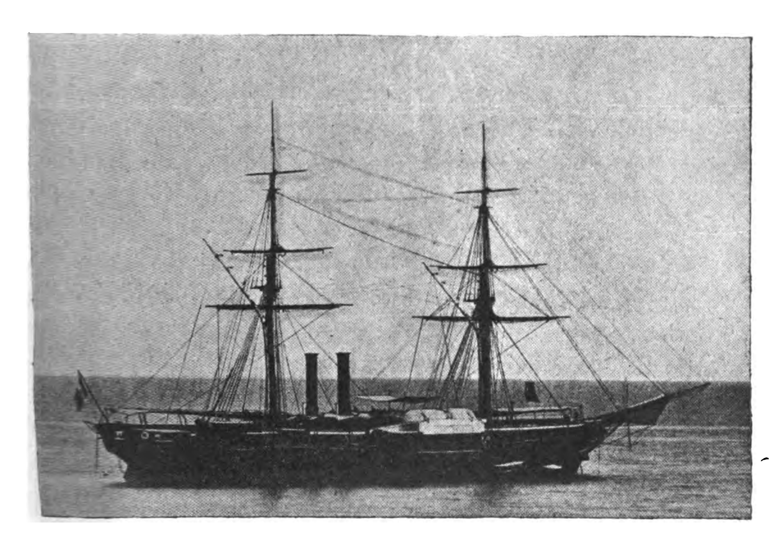
Che la Marina sarda, non ostanti i già accennati suoi molti pregi, si trovasse in quest'ultimo, e non molto soddisfacente, caso, si può facilmente argomentare anche dal semplice esame della lunga serie di destinazioni di imbarco — e tutte di più o meno breve durata — toccate al sottotenente di vascello De Saint Bon nei pochi anni decorsi fra il termine della campagna dell'Adriatico ed il principio di quella della Crimea. Il suo stato di servizio registra,

durante quel sessennio, non meno di dieci imbarchi differenti, ora su navi a vela, ora su navi a vapore, le une e le altre impiegate talvolta in missioni speciali, oppure aggregate alla squadra di evoluzione che, ogni anno, di primavera, veniva armata, a scopo di istruzione, nell'arsenale di Genova, e che si recava di solito ad eseguire le proprie esercitazioni nelle acque di Sardegna, spingendosi poi, qualche volta, fino agli scali del Levante. Ammesso per tempo alle funzioni di ufficiale in secondo — le più importanti dopo quelle del comandante — il giovane sottotenente di vascello esercitò successivamente tale ufficio su diverse piccole navi dal principio del 1852 fino al principio del 1855, cioè fino alla promozione al grado superiore — quello di tenente di vascello — avvenuta l'11 gennaio di quell'anno.

Chi conobbe il Saint Bon di quel tempo lo rammenta amante più dell'isolamento che della società, dedito allo studio, schivo di frivolezze e passatempi, solo eccettuato — se passatempo può chiamarsi — il giuoco degli scacchi, che egli coltivava con assidua passione, non concedendo volentieri che altri potesse credersi, od essere creduto, più abile giuocatore di lui. Una fiera tempesta era passata nella sua vita intima. Poco meno che due anni dopo il suo matrimonio, e mentre si trovava in navigazione, egli aveva perduto la sua giovane sposa e un figlioletto. Cupo e silenzioso era stato il suo dolore, ma, perciò appunto, non facile a trovare conforto, nè per uffici di amicizia, di distrazioni o di tempo.

Allorchè, verso la fine del gennaio 1855, giunse da Torino a Genova la notizia della convenzione conclusa dal Piemonte, per opera del genio di Cavour, con la Francia e l'Inghilterra per l'invio in Oriente di un corpo di spedizione di quindicimila uomini, destinato a partecipare alla guerra contro la Russia, il Saint Bon era primo ufficiale della *Costituzione*, una bella corvetta a vapore da 12 cannoni, recentemente costruita in Inghilterra per la regia

Marina sarda, e che fu tosto aggregata alla divisione navale costituita per accompagnare ed appoggiare la spedizione. Di questa divisione facevano parte, oltre la *Costituzione*, un'altra corvetta sua gemella chiamata *Governolo*, la fregata *Carlo Alberto* e l'avviso *Malfatano*: tutte navi a vapore questa volta; la *Carlo Alberto* ad elice, le altre tre



Regia Nave *Costituzione*.

a ruote. Comandante superiore fu il capitano di vascello marchese Orazio Di Negro, che alzò il suo gagliardetto a bordo al *Governolo*.

Comandante della *Costituzione* era il capitano di corvetta marchese Incisa di Camerana. Resosi vacante, poco prima della partenza, il posto di ufficiale in secondo su quella nave, il comandante Incisa propose ed ottenne che passasse ad occuparlo il Saint Bon. Questo fatto, abbenchè di nessuna importanza per il pubblico, diede allora luogo a qualche commento nel piccolo ambiente della Marina sarda e delle sue aderenze. E ciò non tanto perchè il Saint Bon apparisse privilegiato per la destinazione avuta, la quale

realmente, piuttosto che a lui, avrebbe dovuto spettare a qualche altro, e più anziano, suo collega di grado; bensì per altra ragione. Le relazioni tra il giovane ufficiale savoiardo e più d'uno fra i comandanti delle navi, sulle quali egli aveva fino allora navigato, non sempre erano state egualmente prive di nuvole. Incline, per temperamento e per età, a giudizi recisi, nè certo indulgenti, sul conto altrui, incapace di dissimulare i propri sentimenti, egli malamente si adattava ad accettare senza riserve l'autorità di quelli fra i suoi superiori nei quali, secondo il suo apprezzamento, il merito non corrispondesse al grado. Trovandosi una volta in urto dichiarato con uno di loro, e, considerandosi in diritto di porgergli lagnanze per il modo nel quale, in una determinata circostanza, era stato da lui trattato, gli aveva presentato un reclamo per iscritto firmandosi « della S. V. l'inferiore in grado S. De Saint Bon ». Queste cose, presto risaputesi, gli avevano procurata la riputazione di dipendente poco desiderabile. Perciò la preferenza datagli dal comandante Incisa destò allora alquanta meraviglia. Ma il comandante Incisa non era tal uomo da nutrire preoccupazioni circa i giudizi o la subordinazione dei suoi inferiori. Perfettamente in grado di far da maestro a ciascuno di essi, egli si compiaceva di avere sotto i propri ordini ufficiali intelligenti ed istruiti. Nè della scelta del Saint Bon ebbe egli a pentirsi. La lunga campagna insieme compiuta sulla *Costituzione* stabilì invece tra loro cordiali e duraturi legami di stima e di amicizia.

La divisione sarda lasciò Genova nell'aprile. Sulla nave ammiraglia *Governolo* imbarcò il comandante in capo della spedizione, generale Alfonso Della Marmora, con il suo Stato maggiore. Le altre navi imbarcarono ufficiali, materiali, viveri, ecc. Per il trasporto delle truppe furono impiegate navi da carico espressamente comprate e noleggiate.

Non ha relazione con la persona di Simone De Saint Bon, ma si collega strettamente con questi ricordi, quello

di una circostanza molto caratteristica del viaggio del *Governolo*. Giunta la nave all'altezza dell'isola di Capri, il comandante Di Negro, con molta meraviglia dei suoi dipendenti, ma conformandosi, come poi si seppe, ad istruzioni precedentemente ricevute dal conte di Cavour, fece improvvisamente cambiare rotta e dirigere per il golfo di Napoli. Trovavasi colà ancorata, al sorgitore di Santa Lucia, proprio di fronte al palazzo reale, una squadra di navi inglesi. La balda corvetta sarda, costeggiando da vicino le incantevoli marine partenopee, col vessillo tricolore spiegato, ed al suono di inni patriottici, quasi nunzia di buona novella, si avanzò fino in prossimità di quella squadra: poi reso, con le artiglierie, secondo le usanze marittime internazionali, il debito saluto alla insegna della nave ammiraglia alleata, mise daccapo la prora al largo per riprendere il proprio viaggio. Non occorre descrivere i commenti dei Napoletani ed il dispetto della Corte borbonica per quella inaspettata, ma più che significativa, apparizione.

Niuno ignora quanto la campagna d'Oriente giovasse a rialzare il prestigio militare del Piemonte al cospetto di tutta l'Europa. Quella campagna non potè tuttavia riuscire altrettanto feconda di gloria per la Marina quanto per l'Esercito piemontese vincitore dei Russi nel famoso combattimento della Cernaia. Già l'anno precedente una potente armata anglo-francese, partecipando al memorabile attacco degli eserciti alleati del 17 ottobre contro la piazza di Sebastopoli, aveva sperimentato, ed a caro prezzo, la quasi assoluta vanità dell'opera propria contro le fortificazioni russe. Esito migliore ebbe più tardi, grazie alle nuovissime batterie corazzate francesi, l'attacco di Kinburn; ma l'ufficio più utile e prezioso delle navi, durante quella guerra, rimase indubbiamente sempre quello di servire di base di operazione agli eserciti delle rispettive nazioni. La piccola divisione sarda del Di Negro, successivamente accresciuta di alcune altre navi venute da Genova, ma che

per essere a vela, non potevano tornarle di molto aiuto, provvide, all'incirca da sola, durante tutta la guerra, alle innumerevoli e svariate esigenze, ed in particolare al servizio dei malati, dei feriti e del vettovagliamento dell'Esercito sardo, trafficando a tal uopo, senza tregua e con tutti i tempi, tra il Mar nero ed il Bosforo. Fu quella, se non altro, una molto proficua esercitazione per gli ufficiali ed equipaggi, i quali, per la loro abilità ed abnegazione, riscossero il plauso generale, cominciando da quello dei loro colleghi delle altre nazioni. Nè minore vantaggio essi, d'altra parte, ricavarono dal loro prolungato contatto con le maggiori Marine d'Europa, e dalle continue occasioni, per tal modo, loro offerte di prendere diretta e piena conoscenza degli ordinamenti ed ordegni guerreschi da quelle Marine adottati. E, per non parlare che del nostro protagonista, può facilmente immaginarsi quanto interesse dovessero destare nel futuro rinnovatore dell'armata italiana le meravigliose trasformazioni che il materiale navale da combattere stava compiendo sotto gli stessi suoi occhi. Mentre infatti, allo scoppio della guerra, i magnifici vascelli misti, cioè a vela e vapore, tipo *Napoléon*, dell'armata francese, parevano avere raggiunto il *nec plus ultra* della perfezione come navi da battaglia, già, innanzi che la guerra finisse, le navi corazzate, dovute alla chiaroveggente iniziativa di Napoleone III, ed allora per la prima volta entrate in azione, dischiudevano nuovi e vasti orizzonti all'ingegneria militare marittima.

La campagna della *Costituzione* durò circa quattordici mesi. Nulla di particolarmente notevole accadde a bordo, nel frattempo. Fra i superstiti del suo equipaggio è rimasta tuttavia memoria di un disgraziato accidente di navigazione che valse a dimostrare, a chi non ne fosse stato per avventura ben convinto, quanta gentilezza e sensibilità d'animo si celasse sotto le apparenze spesso alquanto ruvide ed eccentriche dell'ufficiale in secondo. Nel ritorno della nave in Bosforo dopo la resa di Sebastopoli, un ma-

rinaio della *Costituzione,* che stava lavorando alle ancore sotto gli occhi del Saint Bon, troppo arrischiatosi fuori banda, cadde in mare e, travolto nel turbine delle ruote, miseramente disparve sott'acqua prima che si potesse in alcun modo soccorrerlo. Come è ovvio pensare grande fu a bordo il dolore di tutti per l'atroce fine di quel poveretto, ma nessuno se ne accorò più del Saint Bon che lo pianse come un figlio, come un fratello.

Nella stessa guisa che recandosi in Oriente, così tornando in patria, le navi sarde concorsero al trasporto del Corpo di spedizione. Tra gli ufficiali trasportati dalla *Costituzione* vi fu il capitano di Stato maggiore Ezio De-Vecchi, fiorentino, destinato a diventare col tempo uno fra i più noti e stimati generali dell'esercito italiano. Spirito colto ma irrequieto, vago, non meno del tenente di vascello De Saint Bon, di sottigliezze scientifiche e filosofiche, egli non poteva che trovarsi molto bene insieme col suo collega marinaro. Divennero infatti ottimi amici. Il che non vuol dire che fossero sempre d'accordo: le loro interminabili discussioni sopra ogni specie di temi mettevano spesso a rumore il quadrato ufficiali ed alleviavano agli uditori la monotonia della lunga traversata.

Lietissime accoglienze trovarono i reduci dalla Crimea al loro arrivo in patria. Il Senato e la Camera dei Deputati manifestarono solennemente al Corpo di spedizione la gratitudine della Nazione con un ordine del giorno nel quale Esercito e Marina erano associati nel medesimo meritato plauso.

Simone De Saint Bon sbarcò dalla *Costituzione* il 15 luglio 1856 per avere, poco dopo, una destinazione a terra.

IV.

Primo comando

Le destinazioni a terra non erano allora molto gradite ai giovani ufficiali della Regia Marina sarda, i quali, salvo rare eccezioni, preferivano la vita di bordo. Tali destinazioni non avevano, d'altronde, in quel tempo, l'importanza che hanno nei nostri odierni arsenali e porti militari. Molti dei servizi terrestri, oggi attribuiti agli ufficiali di vascello, allora nemmeno esistevano.

Data la ristrettezza del personale, non era tuttavia difficile trovare a tutti utile impiego. I contemporanei del tenente di vascello De Saint Bon lo ricordano addetto all'osservatorio astronomico della r. Marina insieme al suo concittadino e compagno di grado Vittorio Arminjon, altro futuro e valente ammiraglio italiano, ma, a sua volta, come tuttodì ne dura memoria tra i numerosi ufficiali della Marina italiana che lo ebbero a maestro, alquanto eccentrico di temperamento. Non di rado i due giovani savoiardi comparivano insieme nelle sale dell'Università di Genova per assistere, in qualità di uditori, alle lezioni di quelli insegnanti. E la cosa era tanto più notata in quantochè agli ufficiali di marina non mancavano occasioni di condurre vita allegra e dissipata. La società geno-

vese, generalmente non molto facile ad accogliere estranei e specialmente militari, accoglieva invece molto volentieri quelli ufficiali. Particolarmente bene accetto sarebbe stato il Saint Bon, la cui persona, non solo per l'eletta nascita e la bella presenza, ma sopratutto per la fama dell'ingegno potente e bizzarro, inspirava dovunque simpatica curiosità. Ma nè allora, nè poi, Simone De Saint Bon fu mai molto mondano. Neppure nel vestire egli si acconciava di buona voglia alle norme ed usanze comuni. In abito civile, con un grande cappello a larghe tese in capo, la folta e lunga chioma, l'intiera barba, pareva piuttosto un artista che un uomo di mare e di guerra. E dovette appunto essere un capriccio di artista che lo indusse una sera di carnevale — fu, salvo errore, nel 1858 — a camuffarsi da pascià ed intervenire, così camuffato, ad uno dei rinomati ed elegantissimi veglioni del teatro Carlo Felice, dove tale apparizione, comechè del tutto inaspettata, ebbe straordinario, e dai colleghi non più dimenticato, successo.

Del resto, è appena necessario dire che, per quanto egli facesse abitualmente parte da sè, sapeva, all'occorrenza, mostrarsi buono e gioviale compagnone al pari di chicchessia.

Ma a ben più nobili ed elevati obbiettivi che feste e divertimenti furono presto chiamati i pensieri non solo di quei giovanotti, bensì di tutti gl'Italiani. La nuova sospirata guerra di rivincita contro l'Austria, di lunga mano preparata dal conte di Cavour, scoppiò finalmente sullo scorcio di aprile del 1859.

Simone De Saint Bon non ebbe la fortuna di essere imbarcato sopra una delle navi della divisione sarda: *Vittorio Emanuele*, *Carlo Alberto*, *Governolo*, *Malfatano*, *Authion*, che, sotto il comando del capitano di vascello barone Tholosano di Valgrisanche, fu mandata in Adriatico per operare contro gli Austriaci insieme all'armata francese al comando del vice-ammiraglio Romain Des Fossés. Siccome però la flotta alleata non arrivò, come ognun sa,



Tenente di vascello De Saint Bon (1855).

e non per colpa sua, bensì per la ritirata del nemico e per l'inaspettato armistizio di Villafranca, a compiere alcuna operazione di guerra combattuta, così nemmeno ebbero ad addolorarsi troppo del loro destino gli ufficiali delle navi sarde non chiamate a farne parte. Furono tra queste l'*Euridice* e la *Monzambano* sulle quali il Saint Bon stette successivamente imbarcato dal maggio al novembre di quell'anno. Frattanto le vittorie dell'esercito franco-piemontese assicuravano al Regno di Sardegna l'annessione della Lombardia; e la Toscana, l'Emilia, le Romagne, scosso il giogo dei loro antichi governanti, si preparavano esse pure ad unirsi alle provincie sorelle sotto lo scettro sabaudo.

Erano tempi di straordinario entusiasmo e di grandi speranze confortate fortunatamente, questa volta, da fatti concreti. L'Italia stava per rinascere finalmente a dignità di nazione, ed i cuori di tutti gli Italiani esultavano di indicibile gioia. Ma quell'entusiasmo, quella gioia dovevano purtroppo cambiarsi in crudele amarezza per molti leali sudditi di re Vittorio, nativi delle provincie di Nizza e Savoia, allora cedute alla Francia, e particolarmente per quelli fra essi che, militando nell'Esercito e nella Marina, vi rappresentavano l'antica fede ed il leggendario valore degli avi.

All'atto del plebiscito, la famiglia Pacoret de Saint Bon, sacrificando il sentimento alla ragione, optò per la nazionalità francese. Ma non vi si adattò Simone. « Vedi — egli scriveva in quei giorni ad un amico — è grande strazio per il mio cuore il dovermi ribellare alle preghiere di mia madre e di una pia sorella che adoro, ma io sento di essere italiano e sull'ara di questa mia patria faccio olocausto di sommo amore, di grandi affetti, di molti interessi ». E restò italiano. Ecco nella sua sobria integrità la dichiarazione ufficiale della sua risoluzione:

R. Piroscafo
Ichnusa
—

Cagliari, 23 luglio 1860.

Scelta di nazionalità

In seguito della richiesta fattami dalla S. V. Ill.ma con suo foglio del 16 volgente n° 83, ho l'onore di renderle noto desiderare io di rimanere al servizio di S. M. il re e di conservare la nazionalità Sarda.

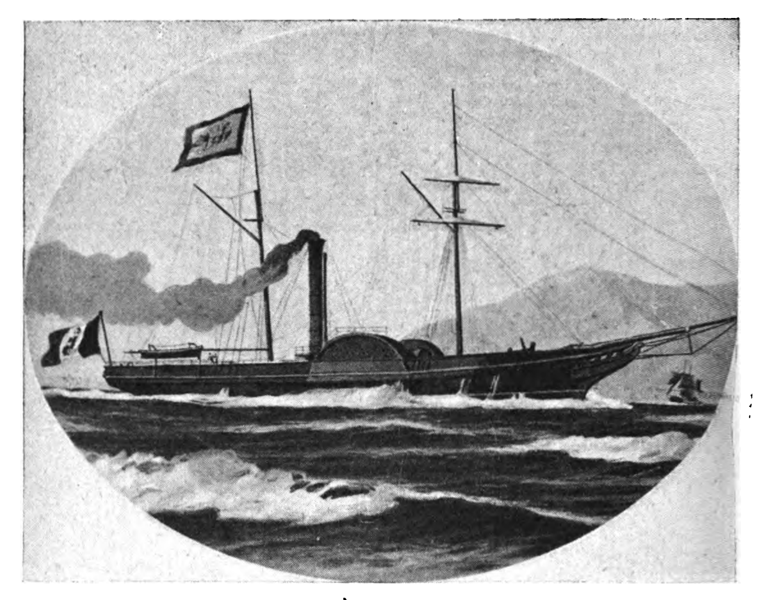
Il luog.t di vasc. di 1ª classe
[illegible]

Ill. sig. Comandante della R. marina
Cagliari.

Si noti che, ove egli avesse scelta la nazionalità francese, era sicuro di ottenere grado equivalente nella Marina imperiale, a norma delle convenzioni stabilite fra i due Governi per i casi di tal genere e così per l'Esercito come per la Marina.

Del piroscafo *Ichnusa*, da bordo al quale fu spedita la surriferita dichiarazione, egli era comandante. Il piccolo e vecchio bastimentino fu — come si dice tra ufficiali di mare — il suo primo comando. Primo comando e primo amore sono due cose di genere molto diverso e che pure tanto si assomigliano! Chi sa quante volte, in tempi a noi

più vicini, l'ammiraglio De Saint Bon, trovandosi sul palco di comando di qualcuna delle nostre moderne grandi navi, — *monstra natantia*, com'egli compiacevasi di orazianamente qualificarle — e, dominando di lassù le loro enormi e formidabili masse, non ricordò con poesia, con tenerezza,



Regia nave *Ichnusa*.

la modesta navicella, oggetto, un giorno, delle sue più raffinate cure ed insieme del suo massimo orgoglio, il breve burchiello sul quale, per la prima volta, gli fu dato affrontare le difficoltà ed i pericoli della propria professione senz'altra guida, nè altro giudice che sè stesso, di sperimentare, in tutta la loro pienezza, le soddisfazioni della iniziativa ed i palpiti della responsabilità!

Sull'*Ichnusa* egli già si trovava quando, in seguito alla spedizione dei Mille ed alla insurrezione della Sicilia, la squadra comandata dall'ammiraglio Di Persano si recò ad operare nelle acque del regno di Napoli, dove anche la *Ichnusa*, come vedremo, la raggiunse.

V

Campagne di guerra 1860-1861

La data della partenza della spedizione dei Mille da Quarto al mare alla volta della Sicilia segna nella storia della Marina del regno di Sardegna il principio di un periodo di straordinaria attività e di preziosi servizi resi alla causa nazionale. Ed, a partire dalla medesima data, entra ad occupare posto eminente in tale storia, per passare ben presto in quella generale d'Italia, un uomo il cui nome nessun marinaro italiano potrà mai sentire rammentare senza provare una scossa dolorosa al cuore, il conte Carlo Pellione di Persano. Indiscutibilmente era egli allora il più brillante, se non il più generalmente stimato, ufficiale generale della regia Marina sarda. Segnalatosi onorevolmente fin dai primi anni della sua carriera nella spedizione di Tripoli, messosi ancora in favorevole evidenza più tardi, comandando — come i lettori ricorderanno — il brigantino *Daino* nella guerra del 1848 contro l'Austria, elegante manovratore di navi, seducente parlatore, raffinato cultore dei piaceri della vita, ricco di aderenze nell'alta società, nella politica ed a Corte, egli godeva, specialmente fuori della Marina, molto prestigio. In Marina se ne faceva minor conto, sia per l'insieme della sua condotta che si qua-

lificava poco seria, sia per alcune sue peripezie professionali, tra le quali un investimento col *Governolo* nell'arcipelago della Maddalena (luglio 1853), investimento che, per essere avvenuto mentre su quella nave si trovavano il re Vittorio Emanuele e diversi altri membri della famiglia reale, aveva dato luogo a molto rumore. In seguito a quel disgraziato accidente egli era rimasto, per alcuni anni, escluso dal comandare altre navi, poi, grazie alle sue aderenze, e, come singolare favore, aveva ottenuto, al tempo della campagna di guerra del 1859 nell'Adriatico, di comandare una delle fregate della divisione del capitano di vascello Tholosano, meno anziano di lui. Ritornato a poco a poco in favore, un ultimo soffio di fortuna lo aveva finalmente portato a capitanare, col grado di contrammiraglio, la squadra armata dal Governo sardo, sui primi del 1860, in previsione dei grandi avvenimenti preparati all'Italia dalla maturità dei tempi e dalla politica del conte di Cavour.

Poichè i lettori già conoscono come Simone De Saint Bon non avesse peli sulla lingua, e come, quantunque giovane d'anni e rivestito di piccolo grado, non esitasse ad esprimere la propria opinione sul conto di chicchessia, non farà certamente meraviglia ad alcuno di loro di udire come anche gli apprezzamenti suoi sul conto dell'ammiraglio Persano fossero severi. Del fatto di Caorle, svoltosi sotto i suoi occhi e con la sua cooperazione, egli soleva raccontare una versione sua propria ed alquanto diversa — nè a vantaggio dell'antico comandante del *Daino* — da quella generalmente accettata. Inoltre, essendosi egli trovato una seconda volta imbarcato sotto gli ordini del Persano, nel 1851, in occasione di un viaggio in Inghilterra con la corvetta *Governolo*, aveva riportato in patria e volentieri riferiva, impressioni non tutte al Persano favorevoli.

Comunque, questi comandava ormai, come abbiamo detto, la più bella squadra che la piccola Marina sarda avesse armato da lungo tempo: tre splendide fregate ad elice

Maria Adelaide, Vittorio Emanuele, Carlo Alberto, le corvette *Governolo* e *Malfatano* e l'avviso *Authion*.

Questa squadra si trovava riunita a Cagliari quando il conte di Cavour, che reggeva allora anche il Dicastero della Marina, fece giungere all'ammiraglio Persano le famose istruzioni di arrestare i piroscafi *Lombardo* e *Piemonte*, sui quali navigava verso il regno di Napoli la spedizione dei Mille, se essi avessero approdato in qualche porto dell'isola di Sardegna, ma di lasciarli procedere se si fosse con essi incontrato a mare largo. Latore di tali istruzioni fu proprio il comandante De Saint Bon, fatto all'uopo espressamente partire, coll'*Ichnusa*, da Genova.

Rimase poi l'*Ichnusa* aggregata anch'essa alla squadra che il conte di Cavour fè prudentemente rimanere nelle acque sarde ancora tutto il mese di maggio, mentre Garibaldi, felicemente sbarcato a Marsala, procedeva di vittoria in vittoria alla volta di Palermo. Ma dopo che Garibaldi si fu impadronito della capitale dell'isola, l'ammiraglio Persano ebbe ordine di recarsi esso pure colà con tutte le sue navi.

La storia della partecipazione di quelle navi agli eventi di allora è storia politica più che militare marittima, ed esce, in ogni modo, dai confini della presente biografia. A noi basterà accennare — riferendoci anche al Diario dell'ammiraglio Persano — che la *Ichnusa* non fu da meno delle sue compagne nell'adempiere le numerose, e non sempre facili, missioni affidatele. Fra queste merita speciale ricordo quella da essa compiuta in occasione del, più audace che fortunato, tentativo della nave garibaldina *Tuckery* di impadronirsi con un colpo di mano notturno del vascello borbonico *Monarca* ancorato a Castellamare di Stabia. Per la buona riuscita del tentativo si faceva dai Garibaldini molto conto sopra alcune favorevoli circostanze che dovevano essere preparate dallo stesso comandante di quel vascello, poco prima entrato in segrete intelligenze con gli insorti a mezzo dell'ammiraglio Persano, il quale

da Palermo era ultimamente giunto in Napoli con alcune delle sue navi fra cui l'*Ichnusa*. Ma ecco che, all'ultimo momento, quando il *Tuckery* già aveva lasciato la Sicilia diretto al suo destino, l'ammiraglio Persano viene a sapere che le sopradette favorevoli circostanze avrebbero fatto difetto. Spedisce allora il comandante Saint Bon, coll'*Ichnusa*, alla ricerca del *Tuckery*, per informarlo della vera condizione delle cose. Ma era troppo tardi. L'*Ichnusa* non riuscì ad incontrare il *Tuckery* se non dopo che questa nave, molto arditamente ma inutilmente provatasi ad assalire il *Monarca*, se ne tornava in Palermo assai malconcia e con parecchi morti e feriti; nè altro servizio potè il Saint Bon renderle che quello di fornirla di viveri, di medico e di medicine.

Singolarissima situazione quella dell'armata sarda nelle acque del regno di Napoli! Sebbene Napoli e Sardegna fossero tuttora ufficialmente in pace tra loro, nessun dubbio poteva esistere circa l'attivissima e quasi aperta, abbenchè non dichiarata, ingerenza del personale, se non dei cannoni, di quell'armata nel precipitoso progresso di demolizione della monarchia borbonica. All'ammiraglio Persano, zelante e scaltro armeggiatore, facevano capo intrighi e macchinazioni di ogni sorta. Le lettere che il giovane comandante dell'*Ichnusa* scriveva allora da Napoli alla sua famiglia, nel mentre rispecchiano il suo giubilo per i meravigliosi progressi che la causa nazionale andava di giorno in giorno conseguendo, non dissimulano una viva ripugnanza per l'indiscutibilmente utilissimo, ma punto simpatico, contributo che a quei progressi arrecavano le defezioni e transazioni favorite dal sardo ammiraglio. È noto che, appunto in quei giorni, Massimo D'Azeglio manifestava ripugnanze di questo genere per più d'uno dei procedimenti della politica seguita dal Governo piemontese negli affari del regno di Napoli. Saint Bon si trovava adunque in buona compagnia. Del resto l'ammiraglio Persano non doveva tardare a conoscere il modo di sentire di quel suo subordinato. Una sera, dopo

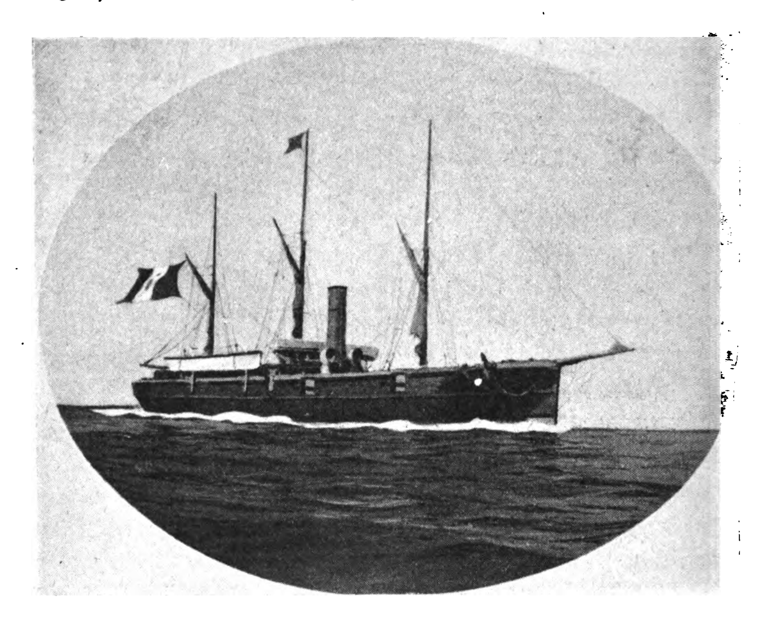
la partenza del re di Napoli per Gaeta, diversi comandanti delle navi della squadra sarda, fra cui Saint Bon, si trovavano riuniti a mensa sulla nave ammiraglia. Discorrendosi degli avvenimenti del giorno, la conversazione cadde su certo ministro di re Francesco che, segretamente concertatosi colla rivoluzione, aveva avuto parte principale nell'affrettare quella partenza e preparare l'entrata di Garibaldi nella capitale. L'ammiraglio, amico personale di quel ministro, molto lo lodava. « I traditori si adoperano ma si disprezzano » scappò detto a Saint Bon. Persano cambiò discorso.

L'*Ichnusa* non fu tra le navi che ai primi di settembre, sempre sotto gli ordini dell'ammiraglio Persano, partirono da Napoli, ormai libera da ogni soldato borbonico, alla volta dell'Adriatico per partecipare all'espugnazione di Ancona assediata dall'esercito piemontese. In quelli stessi giorni, d'altronde, il tenente di vascello Saint Bon veniva trasferito dal comando dell'*Ichnusa* a quello della cannoniera *Confienza*, nave di importanza alquanto maggiore, con la quale lo ritroveremo tra poco ad operare contro la piazza di Gaeta, ultimo riparo del fuggitivo re di Napoli.

Se il concorso della Marina nelle operazioni contro Ancona ebbe, come a ciascuno è noto, influenza decisiva nella resa di quella piazza, non meno utile riuscì tale concorso per determinare la resa di Gaeta. Ma se ad Ancona combatterono solamente navi ed equipaggi sardi, a Gaeta combatterono, insieme alle navi ed agli equipaggi sardi, anche navi ed equipaggi napoletani. Fu sotto il fuoco delle batterie di Gaeta che nacque e ricevette il suo battesimo quella Marina la quale, poco dopo, doveva definitivamente chiamarsi regia Marina italiana.

Toccarono alle cannoniere *Confienza*, comandante De Saint Bon, e *Vinzaglio*, comandante Burone Lercari, i primi onori di quel fuoco. La data del 22 gennaio 1861 è data onorevolissima nello stato di servizio di tali due navi ed in quello dei loro comandanti. L'ammiraglio Persano le

aveva mandate, la mattina di quel giorno, ad attaccare alcune batterie del fronte ovest della piazza, le quali più particolarmente offendevano con i loro tiri il campo del generale Cialdini e che dal mare potevano essere combattute di infilata. Siccome si trattava di opere assai elevate e provvedute di cannoni più potenti di quelli delle canno-



Regia nave *Confienza.*

niere, il còmpito di queste navi non era certamente dei più facili, e giustamente fu osservato allora, e ripetuto poi, che a tale còmpito sarebbero state meglio atte navi di maggiore portata e potenza di cui la squadra non aveva difetto. In ogni modo alle 9 a. m., le due cannoniere, situatesi a breve distanza dalle batterie, apersero il fuoco seguitando a tirare con regolarità e precisione per circa due ore, mentre gli artiglieri borbonici non cessavano, dal canto loro, di fulminarle dall'alto dei loro ripari. Ma, verso le 11, le condizioni delle due navi, per i danni ad esse inflitti dalle

batterie, erano già così critiche da non permettere loro di mantenersi ulteriormente sotto il fuoco nemico. La *Confienza* faceva infatti molt'acqua per l'apertura prodottale da una palla onde era stata colpita sotto la linea d'acqua, aveva l'opera morta smantellata, la coperta sfondata al disopra della camera della macchina, il fumaiuolo ed il tubo di scarico del vapore in pezzi, e parecchie altre avarie in apparecchi e congegni più o meno importanti: le era inoltre scoppiato uno dei quattro cannoni che costituivano il suo armamento e diversi uomini del suo equipaggio erano stati messi fuori combattimento da quello scoppio oltre che dalle offese nemiche. Nè in migliore assetto si trovava la *Vinzaglio*. Era urgente, tanto per l'una come per l'altra nave, che esse potessero riparare almeno i loro danni più gravi in posizione meno esposta di quella che avevano fino allora occupata. Di comune accordo segnalarono adunque i due comandanti all'ammiraglio la necessità in cui si trovavano di interrompere il combattimento e, reciprocamente scortandosi, mentre dal comando della squadra veniva mandato ad assisterle anche il trasporto *Tanaro*, andavano a ridossarsi a Mola di Gaeta (Formia).

Frattanto tutte le navi della squadra erano successivamente entrate in azione per un attacco generale contro il fronte di mare della piazza. Durò il combattimento l'intiera giornata ed era nella sua maggiore intensità allorquando il comandante Burone Lercari, riparate alla meno peggio le avarie della *Vinzaglio*, raggiungeva la nave ammiraglia chiedendo di ritornare a combattere. Non ostante le maggiori avarie, e le conseguenti più difficili riparazioni, della *Confienza*, anche il comandante De Saint Bon riusciva, prima di sera, a fare attrettanto.

La bella condotta dei due giovani comandanti in quella giornata doveva procurare loro il più ambito dei premi, quello di essere prescelti per altra importantissima e pericolosa operazione di guerra.

Il generale Cialdini, deciso ad affrettare la resa di Gaeta,

e constatata la grande difficoltà di aprire una breccia nel fronte di terra, aveva combinato con l'ammiraglio Persano di fare celatamente rimorchiare presso la principale porta a mare della piazza un brulotto carico di polvere che, incendiato al momento opportuno, avrebbe, scoppiando, aperta in quel punto la breccia desiderata.

E già era stato stabilito che il delicato e rischioso incarico di condurre il brulotto a destinazione sarebbe stato affidato al comandante del *Vinzaglio*, tenente di vascello Burone Lercari. Ma, poichè il brulotto non conteneva che 11.491 kg. di polvere e v'era ragione di dubitare che la sua esplosione non fosse sufficiente ad ottenere l'intento, fu studiato più vasto progetto. Si pensò di impiegare come brulotto una delle cannoniere della squadra ed, a tal uopo, fu scelta la *Confienza*, di buon grado conservando al comando di essa il Saint Bon, che, volendo dividere fino all'ultimo le sorti della sua nave, si era offerto di condurla personalmente al glorioso olocausto.

Ecco come, parecchi anni dopo, lo stesso Saint Bon raccontava sommariamente questo episodio dell'assedio di Gaeta in una sua lettera al professore Daniele Morchio di Genova.

« Genova, 2 settembre 1877.

« Egregio Signore,

« ..... La cannoniera *Confienza*, da me comandata, fu difatti preparata per un colpo di mano di nuovo genere. Essa fu trasformata in magazzino di polvere. Disfatte le divisioni interne, ad eccezione della sola macchina, si fece internamente un muro di mattoni di quasi un metro di grossezza ed il vuoto rimanente fu riempito di barili pieni di polvere. La nave doveva essere condotta nel porto, ed ivi lasciata dal suo equipaggio, non senza prima dar fuoco a certe miccie appositamente collocate. Era opinione del Quartier generale di Cialdini che lo scoppio dovesse produrre tale vibrazione nelle mura da aprire una breccia e

tal commozione negli animi da rendere facile l'attacco che subito sarebbe stato fatto da truppe già imbarcate all'uopo su tutte le lancie della squadra. Per fare diversione, altre due cannoniere, con minima quantità di polvere, si dovevano far scoppiare in altri punti aperti della cinta di Gaeta e tali cannoniere erano comandate la prima da Burone Lercari, ora a riposo, e la seconda, se mi ricordo bene, da Augusto Albini.....

« Suo dev.mo amico
« S. DE S. BON ».

Com'è detto in questa lettera, fu infatti successivamente stabilito che anche il brulotto del Lercari e la cannoniera *Curtatone*, comandata dal tenente di vascello Augusto Albini, spontaneamente offertosi egli pure per l'impresa, dovessero operare, con i loro scoppi, opportune diversioni in altri punti della cinta fortificata.

Sulla *Confienza* vennero allogati non meno di 50.000 kg. di polvere. A bordo non dovevano rimanere che il comandante ed un macchinista: un battello con due uomini portato a rimorchio dalla cannoniera doveva tenersi pronto ad imbarcare comandante e macchinista non appena essi, condotta la nave al luogo opportuno, avrebbero dato fuoco alle miccie la cui durata era stata calcolata in modo che l'esplosione dovesse avvenire precisamente al momento in cui la nave, continuando nel frattempo il suo cammino verso terra, sarebbe giunta presso le banchine sottostanti al bastione della porta da sfondare.

Minori cure aveva richiesto l'allestimento della *Curtatone*, dovendo essa rappresentare parte secondaria, ma il programma di esecuzione del còmpito ad essa assegnato era all'incirca lo stesso che quello della *Confienza*.

La preparazione dell'ardito disegno, eseguita dal Genio militare sotto l'alta direzione del generale Menabrea, con l'assistenza del Saint Bon e dei suoi colleghi, e col concorso delle maestranze della squadra, può anche al giorno

d'oggi essere citata come uno fra i meglio studiati lavori del genere che siano mai stati compiuti. Potrà forse interessare a più di un lettore di conoscere che in tale preparazione ebbe parte notevole un giovane ufficiale del Genio destinato a brillante avvenire nelle lettere e nella politica, il barone Francesco De Renzis.

Tutto era pronto per l'esecuzione, quando la mattina del 13 febbraio la piazza cessò il fuoco e nel pomeriggio dello stesso giorno si arrese. Il giorno seguente partiva da Gaeta sopra una nave francese il Re Francesco II e la mattina del 15 la storica torre d'Orlando spiegava al vento la bandiera nazionale italiana salutata dalle artiglierie e dalle acclamazioni di tutti i legni della squadra.

Meno di un mese dopo anche la cittadella di Messina, ultimo baluardo delle truppe borboniche, si arrendeva alle forze riunite di terra e di mare del re Vittorio Emanuele. La patria nostra, fatta solamente eccezione per Roma e Venezia, era ormai libera dall'Alpi al Lilibeo, ed il 17 marzo Vittorio Emanuele veniva solennemente proclamato in Torino primo re d'Italia.

Di fronte a così grandi avvenimenti le ulteriori contemporanee vicende della cannoniera *Confienza*, e del suo prode comandante, spariscono nell'ombra. A noi sarà tuttavia concesso di notare come la condotta di Simone De Saint Bon durante tutta la campagna, e particolarmente durante l'assedio di Gaeta, valesse a completare il suo antico prestigio di ufficiale intelligente ed istruito al disopra del comune con la più fulgida delle aureole, quella della gloria militare.

VI.

Da Gaeta a Lissa (1861-1866)

Sullo scorcio del 1861 il Saint Bon era stato promosso capitano di corvetta; sul principio del 1862 fu promosso capitano di fregata. Nel frattempo era stato anche insignito della croce di ufficiale dell'Ordine di Savoia, onorificenza rara ed ambita allora come oggi, perchè riserbata a meriti di guerra. Ed altra onorificenza riceveva qualche mese più tardi « per la parte principale avuta nel pregevole lavoro della compilazione di nuove ordinanze provvisorie per il servizio di bordo sulle rr. navi »: lavoro ordinato dal conte di Cavour poco prima della sua immatura morte. Nè meno lusinghiere soddisfazioni gli procacciava, nel corso del 1862, una ufficiale missione in Francia ed Inghilterra affidatagli dal generale Menabrea, successore di Cavour, con incarico di studiare gli ordinamenti marittimi, e particolarmente le nuove costruzioni navali, dei due paesi.

Così la sua posizione nel Corpo della marina andava di giorno in giorno diventando più cospicua anche per autorità di grado e di uffici. Ed ogni giorno più gli si offrivano propizie occasioni di utilmente contribuire, con il

proprio ingegno e le proprie cognizioni, all'opera ponderosa della costituzione della Marina del nuovo regno d'Italia.

Si può infatti asserire, senza esitazione, che cominciò proprio da quel tempo il lungo e luminoso periodo della sua vita, durante il quale egli esercitò continua e preponderante influenza nel trattamento di tutte le più importanti quistioni alla nostra Marina attinenti.

La quistione della scelta dei tipi delle nuove navi da costruire per surrogare quelle precedentemente costrutte, ed il cui valore guerresco andava rapidamente scemando per effetto delle ultime invenzioni, era allora la quistione più importante di tutte non solo presso di noi, ma presso tutte le nazioni marittime. Presso di noi se ne era occupato, fin dai primordi del nuovo regno, anche il Parlamento. Per verità le assemblee politiche non furono, nè saranno mai, consessi molto adatti per discutere e deliberare di argomenti tecnici militari marittimi. Siccome però sedevano allora nel Parlamento italiano parecchi, salvo errore non meno di otto, deputati ufficiali di marina dei diversi Corpi, sarebbesi forse potuto sperare che tanto il Governo quanto il Parlamento avrebbero da loro ottenuto lumi sufficienti per venire a soddisfacenti conclusioni. Ma neppure la competenza tecnica fu, o sarà mai, requisito tale da bastare, esso solo, a tener luogo, in chi lo possiede, di quella chiara, perspicace, visione dell'avvenire che è propria delle menti superiori. Così, per esempio, in quella occasione, e mentre tutte le nazioni marittime già si andavano notoriamente provvedendo di navi corazzate, e dopochè la stessa Marina nostra, auspice il conte di Cavour, già si era, fin dall'anno precedente, messa su quella via, ordinando in Francia due di tali navi di ultimo modello ed a scafo di ferro, udivasi uno dei più stimati tra quelli ufficiali esprimere l'avviso che alla Marina italiana convenisse, pel momento, di seguitare a costruire navi di vecchio modello, ed a chi gli osservava che anche l'Austria stava fornendosi di corazzate, ei rispondeva: tanto meglio per noi,

gliele prenderemo! Nessuna meraviglia adunque che il ministro Menabrea, presentando, poco dopo, al Parlamento il bilancio preventivo delle spese della Marina per il 1862, proponesse la costruzione di un numero abbastanza rilevante di pirovascelli, pirofregate, pirocannoniere, ecc. dell'antico tipo e di non più che due corazzate, le quali furono poi commissionate a New-York, e si chiamarono *Re d'Italia* e *Re di Portogallo;* costruzioni neppur esse molto indovinate, perchè a scafo di legno.

Mentre accadevano queste cose, il capitano di fregata Saint Bon stava compiendo in Francia ed in Inghilterra la missione di servizio della quale già abbiamo fatto cenno. Viaggiava con lui, in qualità di capo della missione, un suo antico superiore ed estimatore, il contrammiraglio Ricardi di Netro.

Insieme andavano essi visitando i maggiori stabilimenti marittimi governativi e privati dei due paesi, e cogliendo ogni favorevole occasione per entrare in diretta relazione con i più autorevoli uomini di mare ed ingegneri navali dell'una e dell'altra nazione.

Diremo tra poco come, e con quanta opportunità, il Saint Bon sapesse, al suo ritorno in patria, mettere anche il Pubblico del proprio Paese a parte degli insegnamenti raccolti eseguendo quella missione. Senza aspettare il rimpatrio, egli aveva frattanto cominciato a far giungere al Ministero della Marina larga copia di notizie ed osservazioni, ed anche alcune sue molto notevoli proposte.

Risalgono a quel tempo gli studi da lui compiuti per la costruzione di un tipo di nave affatto nuovo e che, sebbene non accolti allora nella loro integrità dalle Autorità navali italiane, procurarono poco dopo alla Marina nostra una delle più formidabili e rinomate navi che solcassero il mare negli anni che precedettero l'entrata in servizio delle colossali corazzate moderne. Intendiamo parlare dell'*Affondatore.*

Doveva la nave progettata da Saint Bon dislocare circa

3000 tonnellate, avere scafo tutto di ferro, fortemente corazzato nelle sue parti emergenti, la cui estensione, già limitatissima nelle circostanze ordinarie, poteva, all'occorrenza, venire ancora ridotta per mezzo dell'introduzione di una rilevante quantità d'acqua di mare nelle stive, macchina motrice ad elica capace di fornire la velocità, per quel tempo straordinaria, di 17 miglia, nessun cannone, sola arma offensiva un robustissimo rostro: doveva, insomma, essere un velocissimo *Ariete*, come lo chiamava allora il Saint Bon con vocabolo destinato a rimanere nella nomenclatura ufficiale marinaresca italiana. Concetto molto ardito ed altrettanto geniale. « Sono tornati — scriveva il Saint Bon — coll'introduzione dei motori ad elice i tempi del medio evo e delle epoche romane, in cui le galere tentavano offendersi direttamente coll'urto, e questo sistema di combattimento è tanto più efficace che allora, in quantochè la velocità acquistata con potenti macchine ad elice e le masse mosse con questo mezzo superano le masse e la velocità con i remi delle galere antiche. Il cannone non è più dunque la sola arma sul mare, ma deveglisi aggiungere il rostro.....

Nè queste parole erano frutto di fantastiche speculazioni, chè esse invece appoggiavansi, oltre che sopra meditati argomenti, anche sopra fatti concreti. Ed invero, proprio in quei giorni, navi da battaglia provvedute, quantunque in modo affatto primitivo, di rostro, rimettevano praticamente in onore, nella guerra di seccessione d'America, quell'antico modo di combattere.

Poichè il progetto Saint Bon non fu, come dicemmo, integralmente accolto, e nemmeno la nave *Affondatore*, fatta costruire poco dopo in Inghilterra su quel progetto modificato, potè, nella giornata di Lissa, per ragioni a tutti note e del tutto indipendenti dal suo valore, essere efficacemente sperimentata dall'armata italiana che pure vi aveva posto le sue migliori speranze; poichè, d'altra parte, il rostro, salito dopo Hampton road e Lissa, al primo luogo

fra le armi navali, non tardò, per molteplici ragioni che qui sarebbe lungo enumerare, a perdere molta parte della sua voga, non ci avventureremo noi oggi ad indagare fino a qual punto l'Italia avrebbe allora potuto trarre profitto dalla costruzione di parecchie navi del genuino tipo Saint Bon. Ma un pensiero si presenta con insistenza alla nostra mente — il quale, ne siamo convinti, si presenterà anche alla mente di più di uno fra i nostri lettori — ed è che se diverse navi di quel tipo, mirabilmente propizie alle audaci risoluzioni, si fossero, il 20 luglio 1866, trovate, come si trovò l'*Affondatore,* di fronte all'armata austriaca, e di esse avessero avuto il governo uomini quali, ad esempio, il già comandante della *Confienza,* certamente la battaglia non sarebbe finita come finì.

Un'altra importante proposta mandava il Saint Bon dall'Inghilterra al nostro Governo, quella della costruzione di due avvisi dotati della massima velocità ottenibile in quel tempo. La proposta venne in massima accolta e furono commissionati a Londra il *Messaggero* e l'*Esploratore:* due buone navi, ma che sarebbero state molto migliori se di ferro e non di legno, ad elice e non a ruote.

Ritornato il Saint Bon in Italia, veniva destinato al comando della regia Scuola di marina di Napoli. Nella tranquillità di quell'ufficio egli redigeva e dava alle stampe un opuscolo intitolato: *Pensieri sulla Marina militare.* È documento che si legge con interesse anche oggi e che può stare accanto ai più notevoli discorsi tecnico-parlamentari di Saint Bon ministro o deputato, ai quali perfettamente somiglia, oltre che per la chiarezza, il colore ed il calore del ragionamento, anche perchè la caratteristica tendenza dell'autore verso il paradosso non manca di farvi qualche volta capolino.

Era allora ministro della marina il conte di Persano che, pur non essendo mutato, col crescere del grado e degli anni, da quale era sempre stato precedentemente, aveva però saputo — ed è giustizia che va resa alla sua me-

moria — imprimere all'amministrazione cui si trovava preposto, e specialmente per rispetto al rinnovamento del materiale, indirizzo illuminato e risoluto. Ed invero, abbandonata completamente l'idea di costruire vascelli e fregate di vecchio modello, egli aveva ordinato in Francia diverse buone fregate corazzate a scafo di ferro ed in Inghilterra l'*Affondatore* ed i due rapidi avvisi già citati.

L'opuscolo del comandante Saint Bon giungeva molto opportuno per secondare, almeno per quest'ultima parte, la politica militare-marinaresca del ministro. Il Saint Bon demoliva infatti, con inesorabile efficacia di argomenti, anche gli ultimi dubbi, le ultime eccezioni che ancora avanzavano contro le corazzate i tenaci fautori degli antichi tipi di navi, e poneva nello stesso tempo in evidenza la fortunata condizione del nostro Paese in confronto agli altri, fino ad ieri sobbarcatisi a gravissimi sacrifici per acquistare forza sul mare ed oggi costretti a trasformare di pianta navi, arsenali, cantieri, ogni cosa, quando esso « nato mentre cade l'antico e sorge il nuovo, può, se lo voglia, assumere più facilmente il posto che gli compete tra le potenze marittime ». A queste premesse faceva poi seguire tutta una serie di proposte relative allo indirizzo da dare ai diversi rami del servizio della nostra nuova Marina. Parecchie fra tali proposte erano destinate a far corto cammino, e ad essere dimenticate dal loro medesimo autore, quando, alcuni anni dopo, egli, in circostanze differenti e con maggiore esperienza, doveva trovarsi arbitro di farle valere. Ma parecchie altre erano eccellenti e degne di una mente sagace e vasta come la sua, contenendo esse il germe di più d'una fra quelle iniziative che più tardi tornarono di maggior profitto alle nostre istituzioni marittime, o dalla cui applicazione queste tuttora attendono grandi benefici.

Egli scriveva: « La potenza in materiale galleggiante di una nazione marittima meglio si desume dalle forze produttrici dei suoi arsenali e della sua industria privata

che dal numero effettivo delle sue navi. E questo gran fatto costituisce appunto la superiorità della marineria britannica su tutte le altre dell'universo. Se dunque aspiriamo a prendere seggio in mezzo a quelli che imperano sul mare, bisogna che subito, con tutta l'alacrità possibile e con mezzi atti a raggiungere lo scopo, facciamo sforzi giganti per dar vita alle industrie private delle costruzioni navali, di quelle segnatamente in ferro. Nè dobbiamo trascurare di impiegare tutta la nostra energia a costruire arsenali e popolarli di macchine produttrici ». Ed a questo riguardo non solo propugnava il pronto allestimento dell'arsenale di Spezia, già da diversi anni incominciato e destinato a surrogare quello di Genova, ma, guardando più oltre nell'avvenire, considerava come caso inevitabile, ed al quale era mestieri provvedere per tempo, anche quello della cessione dell'arsenale di Napoli al traffico mercantile. Nè i nuovi arsenali voleva servilmente imitati da quelli, tutti più o meno antiquati, dell'estero, ma invece in tutto e per tutto all'altezza dei nuovi tempi e « fatti per le navi corazzate, per le navi di ferro, sole esclusive navi dell'avvenire ». Reclamava poi numerosi bacini di carenaggio di dimensioni molto maggiori di quelle dei pochi esistenti e chiedeva largo aumento delle maestranze militari basandosi su criterii, per verità, alquanto diversi da quelli per i quali oggi da molti giustamente si ritiene oltremodo raccomandabile il preferire operai militari ai civili negli arsenali dello Stato, ma che, in ogni modo, sarebbe stata gran fortuna avessero trovato fino da allora migliore accoglimento. Domandava finalmente scuole professionali per la bassa forza analoghe alla celebrata nave Scuola cannonieri *Excellent* della Marina inglese, sconsigliava troppo numerosi arruolamenti di mozzi e volontari dimostrando essere preferibile un più esteso e razionale utilizzamento dei marinai di leva, voleva radicalmente riformate le norme di reclutamento, di istruzione e di educazione degli ufficiali.

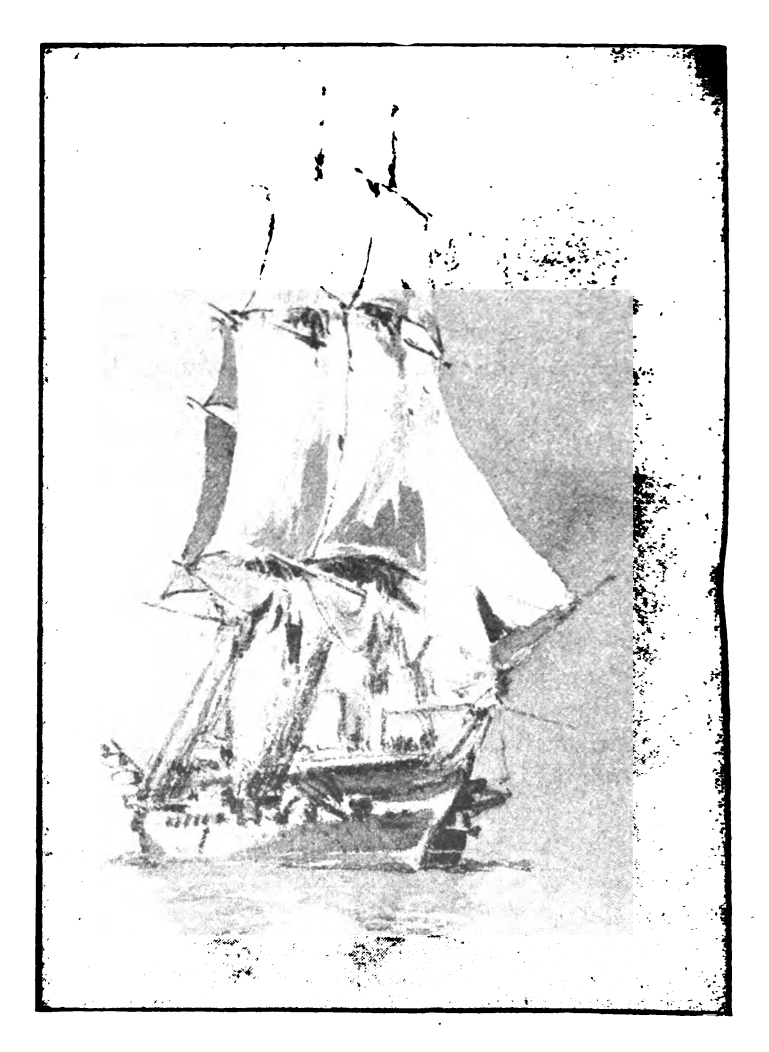
Ma, in mezzo a queste proposte e considerazioni, ed a

molte altre ancora, saltava sopratutto agli occhi, anche dei profani, un suo singolare ragionamento. In un certo punto del suo opuscolo, egli, abbastanza trasparentemente alludendo a persone e casi del giorno, ed inesattamente attribuendo, per evidente comodità di argomentazione, all'Ammiragliato inglese una stabilità che quel consesso — di sua natura essenzialmente instabile perchè, a norma di legge, deve mutare tutti i suoi membri ad ogni mutazione di ministero — è lungi dal possedere, faceva voti perchè anche al governo della nostra Marina presiedesse un consesso di tal genere con mansioni non solo consultive ma deliberanti e, per tal modo, atto — egli diceva — a conservare la tradizione e l'unità di concetto attraverso le vicissitudini della politica. Senonchè, poche pagine più innanzi e concludendo il suo lavoro, egli usciva in queste altre parole propugnanti un criterio ben diverso da quello della sostituzione della iniziativa e responsabilità collegiale alla iniziativa e responsabilità individuale: « Quest'arduo problema (quello di creare un ordine nuovo di cose), non potrà venire sciolto che dall'azione lentamente ordinatrice del tempo o da quella di un uomo eccezionale. D'un uomo di cui l'ingegno sbrigliato abbracci complessivamente un concetto e gli infiniti suoi sviluppi; di cui le cognizioni speciali si estendano su ogni parte della scienza navale; di cui l'energia sappia vincere i meschini interessi privati, le violenti passioni commosse, le tenaci resistenze passive, le attive lentezze burocratiche, di cui sia tanta l'autorevolezza che la rispettino le vicende politiche; a cui benigna conceda fortuna il portare a salvamento l'opera sua ».

Era ancora troppo presto perchè quest'uomo, cui la maggior parte dei lettori dell'opuscolo potevano, senza troppo lambiccarsi il cervello, subito assegnare nome e cognome, fosse chiamato alle altissime funzioni immancabilmente riserbategli in non lontano avvenire. Ma nessuno, frattanto, si meravigliò della notizia, diffusasi poco dopo la pubblicazione fatta dal comandante De Saint Bon, che

questi fosse chiamato dal generale Effisio Cugia, nuovo ministro della marina, a reggere un importante ufficio al Ministero e precisamente nel Gabinetto del Ministro.

La notizia era vera. Non rimase, tuttavia, molto a lungo il Saint Bon in quell'ufficio. Il ministro Cugia, persuaso della necessità di aumentare d'urgenza gli ufficiali di vascello, bandiva, nell'agosto 1863, un concorso per l'amissione straordinaria di cento giovani studenti dai 16 ai 19 anni, ai quali, senza farli passare per la Scuola di marina, ma, facendo loro compiere invece un corso speciale di istruzione di un anno sopra una nave dello Stato, veniva assicurato, al termine di tale corso, il grado di guardiamarina. La nave scelta per questo corso di istruzione fu la fregata *Principe Umberto* ed a comandarla venne destinato il Saint Bon. Molte ragioni lo designavano in modo speciale a tale destinazione: fra queste quella di avere, appunto nel suo opuscolo, propugnato l'adozione del metodo di reclutare gli ufficiali di marina non più, come si era praticato sino allora, tra fanciulletti non ancora bene sviluppati nè di membra nè di intelletto, a mala pena provveduti di istruzione elementare e di cui era incerto il grado di attitudine alla carriera fatta loro scegliere dai genitori, ma fra giovani più avanzati negli anni, ben consci della loro vocazione e già provveduti di buona cultura generale a seconda dei programmi delle scuole ordinarie del Regno. Eccellente idea che non doveva però essere adottata in tutta la sua pienezza, e con il debito discernimento, se non molti anni più tardi nell'attuale Accademia navale di Livorno. Per allora il temperamento preso dal ministro Cugia, ed al quale due anni dopo, nuovamente ricorse il suo successore generale Angioletti, non era, in verità, che un ripiego di circostanza, il quale, anche perchè applicato senza misura e senza tener alcun conto delle sue future conseguenze sulla carriera di quelli stessi giovani e di quelli che dovevano seguirli, non poteva andare esente da inconvenienti. Ma quelli erano tempi eccezionali e la preoccupazione di una



Regia nave *Principe Umberto.*
(Da schizzo di E. De-Martino).

prossima guerra non permetteva di guardare le cose tanto per il sottile.

La fregata *Principe Umberto* tenne il mare circa tredici mesi, visitando prima i porti del Levante e poi quelli dell'America del Nord. Durante la lunga navigazione quei giovani, parecchi dei quali occupano oggi gradi elevati nella regia Marina, ebbero largo campo di istruirsi nella loro nuova professione. Il ricordo del loro comandante doveva tuttavia rimanere nella mente della maggior parte di essi come quello di una specie di mito. Certo sarebbe stato difficile trovare un comandante che osservasse con maggiore costanza del Saint Bon l'antica consuetudine dei comandanti delle navi da guerra di mostrarsi ai propri dipendenti il meno possibile, e cioè solamente nelle circostanze più solenni della navigazione e della manovra o in quelle altre della ordinaria vita di bordo nelle quali assolutamente non vi sia modo di fare altrimenti.

Verso la fine del dicembre 1864 il *Principe Umberto* era felicemente di ritorno in Italia ed il suo comandante non tardava ad essere chiamato ad altro ufficio non meno importante, quantunque di ordine del tutto differente. Egli veniva incaricato dal ministro Angioletti di compiere, col concorso del maggiore del genio Guarasci, i primi studi per la creazione di un arsenale militare marittimo a Taranto. Vi si accinse con grande amore il Saint Bon e, di buon diritto, egli poteva, più tardi, da sè medesimo qualificarsi padre del nuovo arsenale sorto ai giorni nostri nella magnifica conca del Mar piccolo. I suoi rilievi, le sue relazioni, le sue proposte furono infatti il punto di partenza, la base di ogni ulteriore progetto relativo a quello stabilimento.

Dagli studi di Taranto venne a distoglierlo la guerra del 1866.

VII.

Campagna di guerra 1866

Ed eccoci arrivati ai tristi giorni di Lissa! È storia di ieri e sembra di un secolo fa. Ma quanti anni ancora dovranno passare prima che le conseguenze di quei disgraziatissimi eventi abbiano cessato di pesare sui destini della patria nostra?

Poche persone in Italia si rendono esatto conto dell'immensa importanza ed utilità che il nostro Paese possegga sul mare forza e prestigio corrispondenti alla sua posizione geografica e politica nel mondo. Ma non può esservi Italiano, anche mediocremente colto, il quale almeno non intraveda quanto differente avrebbe potuto essere la storia d'Italia dal 1866 fino ad oggi, quanto differente potrebbe, oggi stesso, essere la nostra condizione rispetto alle tante e tanto importanti quistioni internazionali cui si connettono i nostri più vitali interessi, se, forti di una bella vittoria navale, noi avessimo, nel 1866, potuto esigere dall'Austria condizioni di pace ben diverse da quelle che dovemmo accettare, se noi fossimo riusciti allora ad assicurarci — come la fortuna ce ne offriva la più propizia delle occasioni — l'integrità dei nostri naturali confini ed il predominio sul Mare adriatico.

Eppure a quella vittoria noi avevamo diritto: potevamo,

senza jattanza, farcela sicura, pretenderla. La nostra armata — chi nol sa? — era senza confronti superiore, così per numero come per potenza di navi, all'austriaca: è bensì vero che il suo personale tuttora si risentiva, sotto più di un aspetto, della tumultuaria fusione delle Marine regionali italiane del 1860, ma, anche quale esso era, poteva sempre vantaggiosamente competere con quello delle navi austriache, e — contrariamente a quanto fu poi tante volte detto e ripetuto allorquando, nelle differenze di origini e di educazione di tale personale, si vollero ricercare le cause della nostra sconfitta — un unico, concorde, elevatissimo sentimento di patriottismo lo animava, nè altro esso domandava che di essere bene comandato e corrispondere alla fiducia ed alle speranze della Nazione.

Mancò all'armata nostra un capo abile, autorevole, ardito. L'ebbe l'armata nemica, e, quantunque più debole, conseguì la vittoria.

Fra i tanti soggetti degni di meditazione e fecondi di ammaestramenti onde è ricca la storia della guerra del 1866, nessuno certamente eguaglia per importanza quello della scelta del capo supremo dell'armata italiana.

Quando, sui primi di maggio di quell'anno, fu pubblicato il decreto col quale veniva nominato all'altissimo ufficio l'ammiraglio Persano, penosa e non dissimulata fu la sorpresa della nostra gente di mare — nè di questa sola — non potendosi comprendere come i nostri governanti di allora, ed in particolare il ministro della Marina — che per vero era un generale dell'esercito, ma cui, in ogni modo, non potevano mancare le più ampie ed esatte informazioni sul personale di sua dipendenza — mostrassero di fare tanto poco conto di ciò che da tutti pensavasi ed apertamente dicevasi di quell'ammiraglio, colmato bensì dalla fortuna di tutti i suoi favori, massimo tra i quali il comando della squadra espugnatrice di Ancona e Gaeta, ma che, proprio ad Ancona e Gaeta aveva dato chiare e ripetute prove della sua insufficienza come uomo di guerra.

Ancora più scarsa coscienza dell'immensa responsabilità del proprio ufficio in circostanze così solenni come quelle dimostrava, poco dopo, un altro ministro succeduto al precedente — e questo nè marinaro, nè militare, ma civile — il quale, mentre un grido di indignazione sollevavasi in tutta Italia contro l'ammiraglio Persano, rimasto neghittosamente inattivo di fronte all'armata austriaca, audacemente spintasi, il 27 giugno, a provocarlo fino davanti al porto di Ancona, non gli toglieva l'immeritato comando e si limitava invece a costringerlo, con esortazioni e minaccie incompatibili con la dignità ed il prestigio di chi ne era oggetto, alla male pensata e peggio eseguita impresa di Lissa.

Tuttociò mentre la squadra austriaca comandata dal Tegetthoff, a tale ufficio chiamato non per considerazioni di anzianità od altre di simil genere, ma perchè giustamente ritenuto il più atto ed il più degno fra gli ammiragli di quella Marina, si andava preparando, senza rumore, ma con instancabile alacrità, alla prova suprema.

Nè solamente la scelta del comandante in capo dell'armata italiana, ma la stessa distribuzione dei comandi di nave testimoniava della fallacia dei criteri con i quali procedevasi presso di noi in tale gelosissima materia. Infatti si videro allora assegnati a navi d'importanza secondaria parecchi tra gli ufficiali che maggiormente si erano segnalati nelle precedenti campagne di guerra. Così, tra gli altri, il capitano di fregata Burone Lercari — da noi altra volta menzionato per la sua bella condotta colla cannoniera *Vinzaglio* sotto le batterie di Gaeta — fu destinato al comando della mediocrissima corvetta di legno *San Giovanni,* così il capitano di fregata De Saint Bon venne chiamato al comando della *Principessa Clotilde,* altra corvetta di legno, migliore invero della precedente, ma non perciò molto più valida come nave da guerra, e della quale egli non poteva certamente sentirsi molto soddisfatto.

Forse appunto per motivo della secondaria importanza

di questa nave, e mentre tutte le altre andavano radunandosi nel sorgitore di Taranto, egli riceveva invece l'ordine di partire con essa alla volta dell'Inghilterra per incontrarvi

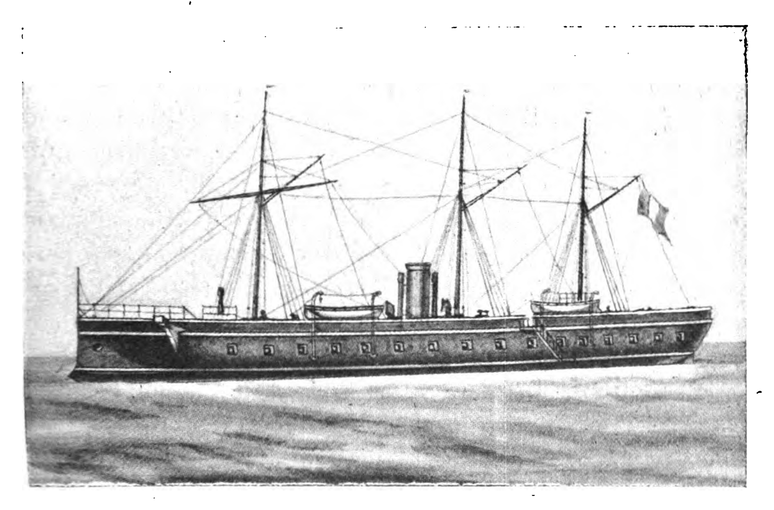


Capitano di fregata Simone De Saint Bon (1866).

ed accompagnare in Italia il famoso *Affondatore,* allora allora varato, e di cui tutti, ma più di tutti l'ammiraglio Persano, invocavano con impazienza l'arrivo. Il formidabile ariete doveva — dicevasi in quei giorni — bastare da solo a sgominare l'armata austriaca!

Verso la fine di giugno le due navi giungevano a Napoli

dove quell'arsenale poneva tosto mano agli ultimi lavori di allestimento occorrenti all'*Affondatore* perchè esso potesse al più presto raggiungere l'armata. Quanto alla *Principessa Clotilde*, anch'essa, per ordini superiori, continuava, nel frattempo, a stazionare in quel porto, ed il suo comandante, umiliato e fremente, vedeva ogni giorno più dileguarsi la speranza di partecipare alle imminenti ostilità. Quand'ecco,



Regia nave *Formidabile*.

verso la metà di luglio, giungergli inaspettato l'ordine di cedere il comando della *Clotilde* ad altro ufficiale e recarsi immediatamente in Ancona ad assumere il comando della corazzata *Formidabile*, piccola, non molto veloce, nè molto bene armata, ma, per quei tempi, non spregevole nave da battaglia.

« Il giorno 16 luglio — narra un testimonio oculare — due ore prima della partenza della flotta da Ancona (per l'impresa di Lissa), vedemmo giungere a bordo, con la sua abituale aria tranquilla, il comandante De Saint Bon. Senza bagaglio, egli giungeva con una sola valigetta a mano, e lo stato della sua divisa estiva (la divisa estiva degli uffi-

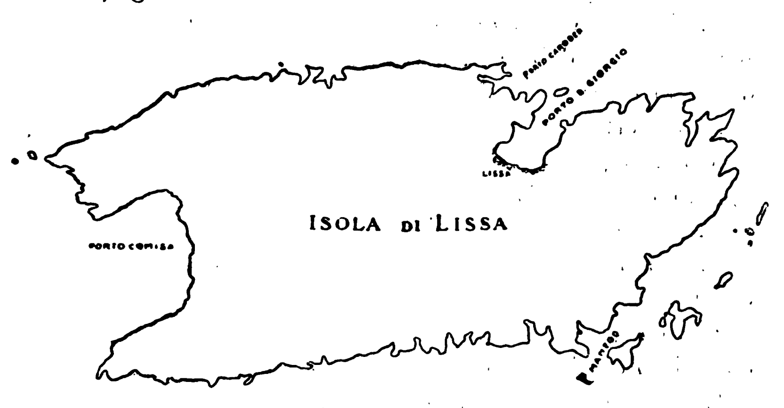
ciali di marina era ed è, come certamente i lettori conoscono, di tela bianca), testimoniava dell'affrettato viaggio da lui compiuto per arrivare in tempo. E così egli partiva per andare a battersi con nave, ufficiali ed equipaggio a lui del tutto nuovi ». Affrettiamoci noi ad aggiungere che, per fortunata combinazione, e come il Saint Bon stesso mai non perdette occasione di dichiarare, la *Formidabile* era certamente una delle navi italiane sulle quali tutto e tutti fossero stati meglio preparati alla guerra. Aveva a ciò per tempo provveduto il comandante Martin Franklin, predecessore del Saint Bon, come lui savoiardo e suo buon amico, ultimamente promosso capitano di vascello, ma ora sanguinosamente offeso nell'amor proprio da quella improvvisa surrogazione dell'ultim'ora, che il relativo ordine ufficiale giustificava appunto con il fatto della promozione, ma che, per più di un indizio, potevasi supporre piuttosto dovuta ad astiosità del comandante in capo, molto inasprito contro il Martin ed altri parecchi comandanti, i quali non avevano saputo abbastanza celare il malcontento per la deplorevole inazione a cui li aveva fino allora condannati.

Il 16 luglio, adunque, l'armata italiana — e con essa la *Formidabile* — lasciava finalmente il porto di Ancona, diretta a Lissa, coll'obbiettivo di impadronirsi di quell'isola. Parve allora e parrà in ogni tempo incredibile, che l'ammiraglio Persano invece di condurre la forza navale affidata al suo comando in cerca di quella del nemico per combatterla e possibilmente distruggerla, o ridurla almeno alla impotenza, assicurandosi, per tal modo, e prima di ogni altra cosa, la padronanza del mare, la conducesse invece ad impegnarsi in una simile impresa per l'esecuzione della quale la previa padronanza del mare era appunto condizione capitale. Per non breve tempo, ed anche quando circa le intenzioni di lui più non poteva esistere dubbio, gli stessi Austriaci stentarono a convincersi che queste realmente fossero quali parevano, persistendo invece nel supporre che egli intendesse compiere una semplice dimostra-

zione offensiva per attirare la loro flotta in quelle acque ed averne ragione.

Solamente il mattino del 18 giungeva il Persano, con tutta la sua armata, davanti a Lissa.

Vi giungeva a giorno alto, sprovveduto di sicure notizie circa i mezzi di difesa e persino circa la idrografia dell'isola, ignaro dei movimenti e delle intenzioni dell'armata



avversaria, fiducioso che una piccola avanguardia di lente e disadatte cannoniere, da cui si era fatto precedere, avesse per tempo interrotte le comunicazioni telegrafiche sottomarine tra Lissa e la Dalmazia, mentre, di fatto, quelle cannoniere, giunte troppo tardi sul luogo, avevano fallito nell'intento; ed ivi, senza alcuna fretta, quasi che si trattasse di una esercitazione da tempo di pace, senza neppure guarentirsi sufficientemente contro sorprese dalla parte del mare mediante un adeguato servizio di scoperta e di informazioni, procedeva all'attacco di quei forti, certamente non molto formidabili per il loro armamento, ma così favorevolmente situati, e così ben preparati alle minacciate ostilità, da potere con vantaggio sfidare i numerosi e potenti cannoni delle navi venute ad assalirli.

La *Formidabile* faceva parte del gruppo di corazzate direttamente comandate dallo stesso Persano (*Re d'Italia*, *Formidabile*, *San Martino*, *Palestro*), e che doveva attac-

care da ovest le fortificazioni della entrata di Porto San Giorgio, primario porto dell'isola, in fondo del quale si trova la città di Lissa, mentre un altro gruppo di quattro corazzate sotto gli ordini del capitano di vascello Riboty, comandante del *Re di Portogallo*, doveva attaccare le stesse fortificazioni dal lato est. Un gruppo di tre corazzate ed una pirocorvetta di legno sotto gli ordini del contrammiraglio Vacca doveva attaccare Porto Comisa dalla parte opposta dell'isola, e finalmente la squadra delle navi di legno comandata dal vice-ammiraglio Albini doveva battere Porto Manego sulla costa sud ed effettuare colà uno sbarco per prendere Porto San Giorgio alle spalle. Questo il piano d'attacco dell'ammiraglio italiano esposto nella forma strettamente sommaria che conviene al caso nostro, non intendendo noi dire dei fatti della guerra del 1866 se non quanto sia assolutamente indispensabile per la chiara intelligenza di quelli particolarmente concernenti la *Formidabile* ed il suo comandante.

Ed ecco come l'azione della *Formidabile* nella giornata del 18 è descritta dallo stesso suo comandante nel giornale di bordo:

« Dalle ore 12 alle ore 6: Si segue il comandante supremo in due giri fatti davanti alla entrata di Porto San Giorgio. In seguito si avvicina la punta di dritta del porto, avendo avuto ordine di abbozzarsi, ma, per la grande profondità delle acque in vicinanza di terra, essendosi riconosciuta l'impossibilità di abbozzarsi, si va ad occupare una posizione favorevole per le punterie all'entrata del porto, e, manovrando con la macchina ed il timone, si mantiene il bastimento in quel punto, cannoneggiando di infilata due batterie fino alle ore 6 pom. circa. Pochissimi furono i proiettili che ci colpirono: nessun morto, nè ferito. Si prende allora il nostro posto nella linea di fila ed il comandante supremo ci fa l'onore di manifestarci a voce e per iscritto la sua soddisfazione. Il comandante Simone De Saint Bon ».

Queste poche e sobrie parole ne meritano almeno altrettante di complemento ed illustrazione.

Nei « due giri fatti all'entrata del Porto San Giorgio » la nave ammiraglia, seguìta in linea di fila dalle altre del suo gruppo, era passata e ripassata fuori tiro dalle fortezze, pur scaricando contro di esse, ma inutilmente, tutti i suoi cannoni. La *Formidabile,* che veniva immediatamente dopo il *Re d'Italia,* si era invece limitata a sparare un unico colpo di prova come per dimostrare che non si era a tiro. Anche senza sapere che comandante di questa nave era il Saint Bon sarebbe bastato tale significativo atto per renderne palese l'autore. Fatto sta che il *Re d'Italia* eseguì, con l'intiero gruppo, ancora un giro, e questo più da vicino; poi ecco sventolare sulla sua alberatura il segnalo: « *Formidabile,* abbozzatevi sotto il forte San Giorgio e riducetelo al silenzio ». Così la *Formidabile* venne ad avere il posto d'onore fra le navi dei due gruppi che bombardavano il porto. E sebbene, come è detto nel giornale, essa non riportasse notevoli danni — e ciò grazie alla posizione abilmente scelta dal suo comandante — il combattimento fu vivissimo, nè cessò che in seguito a nuovo segnale dell'ammiraglio. Tornando a riprendere il suo posto, l'ardita corazzata fu accolta dagli entusiastici urrà degli equipaggi di tutte le navi presenti.

È noto come le operazioni compiute il giorno 18 dell'armata italiana, pur essendo condotte in modo tutt'altro che perfetto, finirono per dare non ispregevoli risultati. Diverse delle batterie dell'isola erano state ridotte al silenzio, altre si trovavano assai malconcie. Fu detto e scritto che se l'ammiraglio Persano invece di far sospendere, come fece, nel pomeriggio, tutte le ostilità, rimandandone la continuazione all'indomani, vi avesse vigorosamente persistito, facendo eseguire, in qualche punto prossimo a Porto San Giorgio e non difeso da cannoni, quello sbarco che, secondo i suoi ordini della mattina, doveva essere eseguito a Porto Manego, e che, per gli ostacoli incontrati, ivi non

ebbe mai luogo, egli sarebbe probabilmente riuscito, quel medesimo giorno, ad ottenere effetti decisivi. Per vero, data la situazione nella quale era venuta, e di propria scelta, a mettersi l'armata italiana rispetto al più che presumibile imminente arrivo dell'armata nemica, uno sbarco di truppe — dovunque ed in qualunque momento eseguito — non poteva che costituire una nuova e temeraria violazione dei più elementari principii dell'arte della guerra, ma poichè ormai il Persano si era buttato in quell'avventura, nessun dubbio circa la somma urgenza che la delicata e rischiosa operazione occorrente per ottenerne il coronamento fosse almeno eseguita, oltre che nelle migliori condizioni, anche al più presto possibile.

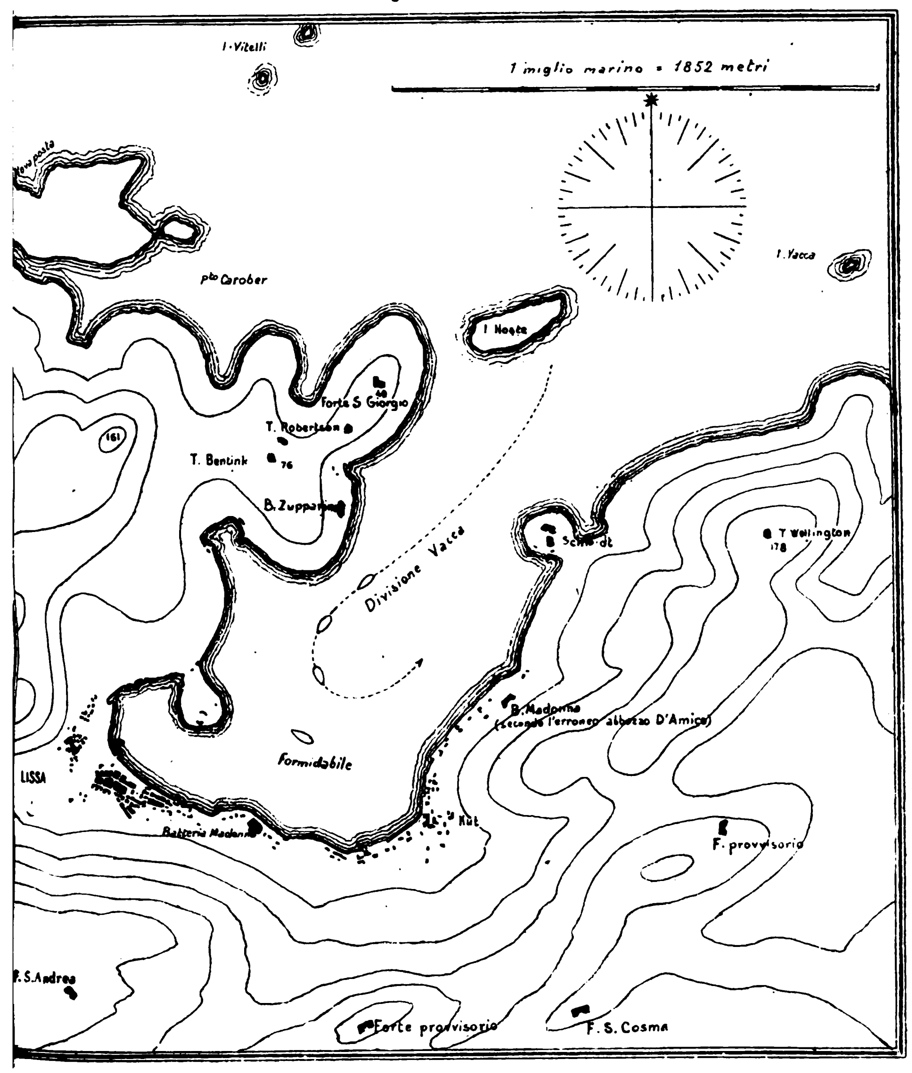
Non meno noto è come nella notte giungessero al comando in capo della nostra armata precise informazioni che l'ammiraglio Tegetthoff già era consapevole di quanto stava accadendo intorno a Lissa, e come il Persano, di ciò poco o punto preoccupandosi, non desse allora, nè in seguito, la menoma disposizione per il caso della comparsa di lui.

La mattina del 19 ricominciarono adunque i bombardamenti. Ma ostinata ricominciava anche la resistenza della prode guarnigione dell'isola, la quale, durante la notte, aveva indefessamente lavorato a riparare i danni del giorno precedente. Tuttora in buon arnese e pronte al debito loro erano d'altronde le difese interne di Porto San Giorgio.

« Volendo finirla con quella resistenza interna del Porto San Giorgio — sono parole del giornale particolare dell'ammiraglio Persano — ed effettuare lo sbarco prima che arrivi il nemico, mando ordini scritti al comandante della *Formidabile*, che così bene aveva fatto il giorno innanzi, di entrare ardito in porto e sottomettere le batterie che ivi ancora osano di resistere; al *Carignano* di appoggiarlo energicamente, occorrendo, col *Castelfidardo* e l'*Ancona* che formano il suo gruppo ».

PORTO S. GIORGIO (ISOLA DI LISSA)

19 Luglio 1866



Senza dubbio l'ammiraglio Persano disponeva di un numero più che sufficiente di navi da poterne, senza esitazione, arrischiare qualcuna in qualsiasi operazione, anche la più audace, sempre quando ciò gli fosse apparso utile; ma che pensare di quell'ordine dato alla *Formidabile* di recarsi a sottomettere le difese interne di un profondo ed angusto porto fortificato, del quale ancora non erano che in parte espugnate le difese esterne e nel quale perciò essa doveva inevitabilmente trovarsi fatta segno al fuoco concentrato delle une e delle altre?

Il comandante De Saint Bon così riferisce, nel giornale di bordo della *Formidabile*, l'esecuzione e l'esito della missione affidatagli:

« Dalle 4 alle 8: Alle 5 pom. dietro segnale dell'Ammiraglio entro con la *Formidabile* nel Porto di Lissa, riesco a far tacere tosto le batterie alla diritta entrando e vado a situarmi a meno di 300 metri dalla batteria situata nel fondo del porto in mezzo al paese. Ancoro la dritta in gran fondo e, filata molta catena, manovrando la macchina ed il timone, presento ora il lato destro, ora il sinistro e faccio cannoneggiare a granate e a mitraglia la batteria nemica. Faccio continuare il fuoco fino alle ore 7 e 3[4, in cui sopraffatto dal fuoco di tre batterie, col bastimento sfracellato, coll'equipaggio decimato e sfinito di forze, riconosco l'impossibilità di rimanere utilmente più a lungo e filo pertanto per occhio la catena, esco dal porto e mi reco dal legno ammiraglio cui chiedo una lancia per andare a bordo. Si hanno 3 morti, 40 feriti da doversi sbarcare, inoltre quasi tutti a bordo hanno ricevuto qualche piccola scheggia o contusione. Si spegne l'incendio manifestatosi e si pongono a riparare le numerose avarie, non essendo rimasto oggetto intiero sopra coperta. Il comandante S. De Saint Bon ».

Questo il combattimento di Porto San Giorgio del 19 luglio 1866, questa la più bella pagina della carriera militare di Simone De Saint Bon.

Alla spedizione della *Formidabile* spetta senza dubbio il primo posto fra quei memorabili episodi della nostra sfortunata campagna, i quali, mentre l'armata italiana veniva esposta alle più dolorose umiliazioni, ne salvavano gloriosamente l'onore. E con ragione la storia, nel ricordare tale spedizione, si compiace di rammentare anche i singoli ufficiali e marinari della *Formidabile* che, in quella circostanza, specialmente si segnalarono con atti di valore individuale. Di parecchi fra essi avremo noi pure occasione di rievocare, in queste pagine, il nome, col rammarico di non poter più degnamente dire nè di loro nè degli altri loro compagni.

In mezzo a questo eletto stuolo di valorosi splende di magnifica luce propria la impavida serena figura del loro Comandante.

Quando la mattina di quel giorno egli aveva ricevuto dall'ammiraglio, in piego riservato, le istruzioni relative alla missione da compiere dentro Porto San Giorgio e che erano di entrare in quel porto, appena il *Re d'Italia* gliene avesse fatto segnale, di attaccarne le batterie e di non cessare il fuoco, neppure di notte, finchè non fossero tutte ridotte al silenzio, egli si era limitato a dare sulla sua nave alcuni ordini di massima. Ma ciò era bastato perchè fra i suoi dipendenti si diffondesse il sentimento che alla *Formidabile* fosse quel giorno riserbato qualche importante cimento. E quando al segnale: « *Formidabile*, eseguite l'ordine ricevuto » il comandante fè chiamare la gente a posto di combattimento, altro non ebbe bisogno di aggiungere perchè in pochi istanti la nave si trovasse pronta per la sua missione.

Nel primitivo piano generale di attacco dell'isola, progettato dall'ammiraglio Persano, era prevista la possibilità che l'ingresso di Porto San Giorgio fosse difeso da torpedini. Di questa previsione era stato messo a parte anche il Saint Bon. Egli però, e con ragione, non credette do-

versene preoccupare e diresse risolutamente con la sua nave verso quell'ingresso.

L'ufficiale ai segnali, — guardiamarina Rosellini — che gli stava accanto sul ponte di comando, seguitava nel frattempo a guardare col cannocchiale le segnalazioni della nave ammiraglia alle diverse navi, ed a riferirgliene, come di dovere, il significato. « Non guardi i segnali della squadra — gli dice Saint Bon col suo caratteristico e bonario tono canzonatorio — guardi quelli delle batterie nemiche ». Queste infatti andavano concentrando tutti i loro fuochi sull'audace corazzata italiana, che entrava rapidamente nel porto rasentandone il lato destro.

Una fitta pioggia di proiettili di moschetteria proveniente dalle vicine fortificazioni involge il ponte di comando danneggiandolo in diversi punti. « Pare che tirino proprio a noi — esclama il comandante — scendiamo nella torre ». La torre di comando della *Formidabile* — modificata più tardi — era allora superiormente scoperta e chi vi stava dentro, a meno che volesse servirsi delle feritoie, attraverso le quali poco o nulla era possibile di vedere, doveva, per avere perfetta visibilità tutto all'intorno, salire sopra uno scalino interno restando per tal modo con la testa fuori, all'altezza del ponte di comando. Saint Bon prende posto sullo scalino accanto ai porta-voce delle macchine e del timone ed ivi rimane fino al termine del combattimento.

Appena entrato egli nella torre, una violentissima scarica di mitraglia spazza il ponte di coperta, ferendo tutti quattro i marinai destinati agli scandagli ed intenti, in quel mentre, a compiere il loro indispensabile ufficio presso i barcarizzi. Due di quei poveretti, maggiormente maltrattati, tentano strascinarsi sul ponte in cerca di un riparo e mandano gemiti strazianti. « Animo, animo — grida loro il comandante — ora vengono a soccorrervi ». Quella voce autorevole dà loro forza di soffocare i la-

menti. Ma la grandine della mitraglia continua più che mai densa ed insistente e gli uomini destinati al servizio dei feriti esitano a farsi innanzi: non così il medico di bordo Ettore Del Santo, che, accorso dal sottostante ospedale di corridoio, traversa solo ed imperterrito lo spazio della coperta che lo separa dai feriti, si carica sulle spalle il più grave di essi, lo porta abbasso, risale, prende e pone in salvo anche l'altro.

Frattando la *Formidabile* seguita ad avanzare tenendosi sempre sul lato dritto dell'insenata, e giunta al traverso della batteria di quel lato che, fino a quel momento, la aveva più vivamente presa di mira, a sua volta la mitraglia con tutti i suoi cannoni e ne sbaraglia la guarnigione che precipitosamente si ritira accompagnata dagli urrà dell'equipaggio italiano.

Ma un assai più potente e meglio difeso avversario sorge proprio di fronte alla nostra nave e la fulmina nel suo cammino verso il fondo del porto, mentre non cessano di fare altrettanto gli altri ancora validi forti che essa va lasciando alle spalle. È la *Batteria della Madonna*, armata di cannoni di grosso calibro, addossata al fianco della montagna in corrispondenza del centro e validamente appoggiata non solo da alcuni forti provvisori ad essa sovrastanti, ma anche da scaglioni di truppa disseminati nelle vicinanze. Nessuna precisa informazione possedeva, in precedenza, il comandante De Saint Bon circa questa importante opera di difesa, non visibile dal mare aperto. L'ammiraglio comandante in capo non aveva potuto fornirgli, a riguardo delle fortificazioni di Porto San Giorgio, che una specie di abbozzo compilato dal Capo di Stato maggiore dell'armata in occasione di una rapida e dissimulata esplorazione da lui compiuta, pochi giorni prima, intorno all'isola coll'avviso *Messaggero;* ma le indicazioni di quell'abbozzo, inesatte sotto molti aspetti, tali erano sopratutto per riguardo a quanto, in tale occasione, non era stato possibile di vedere. Non oc-

corre, comunque, molta riflessione al comandante De Saint Bon per rendersi conto delle condizioni di grande inferiorità in cui la propria nave si trova di fronte a quel cospicuo e quasi invulnerabile avversario, ma, obbediente agli ordini ricevuti, egli, senza esitare, si dispone a combatterlo.

« Il vento era assai fresco — sono parole di una sua relazione ufficiale all'ammiraglio Vacca comandante del gruppo di corazzate a cui la *Formidabile* era stata, per questa circostanza, aggregata e da cui, come sappiamo, essa doveva, a norma degli ordini del comandante supremo, essere, all'occorrenza, appoggiata — e scendeva in rafficoni di varia direzione dalle falde del monte: lo scandaglio accennava ad un fondo eccessivo. Vidi tosto che non era possibile di abbozzarsi in modo da presentare costantemente il fianco della mia batteria di dieci cannoni ; d'altra parte il vento e la corrente non mi permettevano di rimanere a lungo senza un punto fisso. Mi appigliai al partito di ancorare e governare col timone: presentavo dapprima un lato, poi, sparata la fiancata, rivolgevo al nemico la prua, dando così agio ai marinai di caricare illesi, batteva quindi dall'altra parte e continuavo questa manovra indefinitamente, quantunque senza speranza di successo. Imperocchè il nemico che combattevo si mostrava intelligentissimo e, mentre io gli presentavo la prora, si asteneva omninamente dallo sprecare munizioni; ma si preparava invece colla massima cura, ed aspettava per far fuoco il momento in cui i nostri facevano il loro puntamento. Giungeva allora una grandine di palle di fucile, di mitraglie, di palle, e specialmeute di granate a percussione. Queste ci riuscivano dannosissime, non solamente per causa dei loro frantumi che ferivano molta gente, ma più ancora perchè la granata, scoppiando, mandava una quantità di fumo che spinto dal vento penetrava nella batteria e stendeva un velo innanzi ai puntatori finchè il tempo utile per far fuoco fosse passato. La S. V. seguita dal

primo gruppo di corazzate si inoltrò fino al punto ove io era, 300 metri dalla batteria, fu per qualche tempo testimone di questa lotta disuguale e non tardò a persuadersi della impossibilità della riuscita, nelle condizioni di tempo in cui ci trovavamo.

« Io facevo delle circostanze uguale giudizio, ma legato dal tenore assoluto delle mie istruzioni, non mi credetti autorizzato a seguirla fuori del porto ».

Frasi più semplici nella forma che nella sostanza queste ultime. Sta di fatto che il contrammiraglio Vacca con le tre corazzate *Principe di Carignano*, *Castelfidardo* e *Ancona* entrò anch'egli in Porto San Giorgio circa un'ora dopo che vi era entrata la *Formidabile*. La *Formidabile* già si trovava allora — come abbiamo visto — impegnata a fondo nella sua lotta colla batteria della Madonna, « nessun colpo della quale — sono parole di una relazione ufficiale austriaca — andava fallito ». All'apparire delle altre navi una parte dei cannoni della batteria furono dagli Austriaci diretti contro di esse mentre con i rimanenti continuavano a sparare contro il più vicino e più facile bersaglio. Fu un momento di sollievo, di entusiasmo a bordo alla valorosa nave, il cui equipaggio, per la vista delle navi amiche e per il rallentamento del fuoco nemico, intravide prossima, sicura, la vittoria. Ma le tre navi del Vacca, compiuto un giro nell'angusto specchio d'acqua del porto, scambiando cannonate con le batterie circostanti, escono nuovamente al largo e si allontanano. Questo procedimento fu poi giustificato dall'ammiraglio Vacca coll'impossibilità in cui quelle navi si trovarono di efficacemente appoggiare la *Formidabile*, la quale, per la sua posizione di ancoraggio in mezzo al porto e proprio davanti alla Batteria della Madonna, non solo impediva loro di far fuoco contro di questa, ma rendeva loro più che mai difficile di ulteriormente rimanere e manovrare, senza danneggiarsi l'una coll'altra, in acque tanto ristrette e con un vento tanto impetuoso. Pare che inoltre il Vacca non dubitasse che il

comandante della *Formidabile,* le cui istruzioni egli ignorava, lo avrebbe pure seguìto con la sua nave fuori del porto. Comunque, può facilmente immaginarsi l'effetto demoralizzante di questo inaspettato abbandono sulla gente del Saint Bon. Ma la fermezza di lui ne rianima e ne sostiene il coraggio. Lo coadiuvano i suoi ufficiali, specialmente segnalandosi l'ufficiale in 2° Bertone di Sambuy, i tenenti di v^llo^ Vaglieco e Raggio preposti alla batteria, entrambi poco dopo colpiti da scheggie di proiettili ed il primo gravemente, i guardiamarina Rosellini, Derchi e Gloria, il pilota Torrente, il capo macchinista Storti, l'eroico medico Del Santo. Il fuoco delle batterie nemiche è ricominciato più veemente e micidiale di prima contro la piccola corazzata rimasta a tenere loro testa. A nessuno fra i componenti l'equipaggio di essa sfugge la realtà della situazione: nessuno può ormai più dubitare che i danni riportati dalla nave, e che essa va di istante in istante riportando, sieno di gran lunga più gravi e più pericolosi di quelli che i suoi cannoni, per quanto ben serviti e diretti, riescano ad infliggere alle opere nemiche. Ma ognuno comprende come l'onore imponga che la lotta, per quanto disperata, debba ancora continuare. E la lotta disperatamente continua. Nella batteria piena di feriti e di rottami, invasa dal fumo, il servizio dei pezzi è in più luoghi sostenuto da feriti stessi cui prestano valido aiuto diversi fuochisti spontaneamente accorsi dai locali di macchina: il 2° capo cannoniere Montaldo, ferito alla guancia e alla lingua, piglia il luogo di un puntatore caduto, il cannoniere Conteduca rimane a puntare il suo cannone, sebbene monco di un braccio. Due volte i fucilieri nemici, il cui fuoco, per la brevità della distanza, non riesce meno efficace di quello dei cannonieri, spezzano la sagola della bandiera nazionale fatta in brandelli e due volte il timoniere Benedetti sale sull'albero, in mezzo alla grandine della moschetteria, e rimette la bandiera al suo posto.

Un improvviso guizzare di fiamme accompagnato da denso fumo proveniente da un boccaporto prossimo alla

torre di comando annuncia che vi ha incendio nei locali sottostanti. Saint Bon dice al guardiamarina Rosellini: — Vada a vedere che cos'è — e continua frattanto a manovrare la nave ed a dirigere i suoi cannoni, diligentemente variando ed indicando gli alzi per la punteria a seconda delle posizioni della nave stessa. L'incendio viene prontamente domato.

« Ma se i proiettili nemici, ed i loro disastrosi effetti non valgono — racconta ancora il testimonio oculare già da noi altra volta citato — ad alterare la tranquillità del nostro comandante, essi riescono però, in un certo momento, ad alterare, ed in modo assai singolare, l'aspetto esterno di lui. Può dirsi che questa fosse la nota comica di quella melanconicamente epica situazione. Stando nella posizione da lui scelta nella torre di comando, il comandante si trovava con un lato della persona esposto al continuo spruzzo d'acqua sporca di polvere proveniente dal mare circostante che i proiettili diretti contro i fianchi corazzati della nave sollevavano con i loro rimbalzi. Essendosi egli voltato ad un tratto con tutta la persona per dare un ordine, apparve esattamente diviso dal capo alle piante in due parti all'incirca eguali: una delle quali perfettamente nera, e che l'uniforme estivo faceva tanto più risaltare. Notata la sorpresa dei suoi dipendenti e conosciutane la causa, un lieve sorriso increspò le sue labbra. Ma quanta tristezza, quanta amarezza in quel sorriso! ».

Ed invero quello era tempo infinitamente più da lagrime che da sorrisi! I lettori conoscono da un pezzo come Simone De Saint Bon non fosse uso dissimulare i propri sentimenti. Alla impassibilità da lui dimostrata durante il combattimento succedette lo sfogo del più fiero dolore, allorquando, sul cader della notte, uscito egli da Porto San Giorgio con la sua nave smantellata in ogni sua parte e decimata della miglior parte del suo equipaggio, si ritrovò in mezzo alle altre dell'armata, tutte, ad onta di qualche lieve danno, ancora incolumi e perfettamente atte

a cimentarsi con quelle del nemico, il cui arrivo non poteva più oltre tardare.

Nè celava egli, nell'irruenza del suo sdegno per la inutilità del sacrificio della sua nave e dei suoi bravi marinai, le sue apprensioni per l'esito finale di quella sciagurata impresa, mostrandosi più che mai sfiduciato verso il comando supremo. Già la mattina innanzi, all'atto dell'arrivo in quelle acque del tanto vantato e sospirato *Affondatore*, che finalmente veniva esso pure a raggiungere l'armata, e che al primo momento era stato preso nientemeno che per una nave nemica, egli aveva manifestato molto crudamente i suoi foschi presentimenti « A che serve? — disse all'ufficiale che lo avvisava di quell'arrivo — siamo già anche troppi ».

Tutta la notte dal 19 al 20 fu dalla *Formidabile* impiegata a riparare le avarie, a rassettare le armi, a sbarcare i morti ed i feriti. Frattanto il tempo già poco buono la sera precedente era andato peggiorando e sempre più critiche diventavano le condizioni della nave che reggeva malissimo il mare specialmente per effetto della grande quantità d'acqua che imbarcava attraverso alle improvvisate ed imperfette chiusure della portelleria messa in pezzi, il giorno precedente, dal fuoco nemico. L'equipaggio ridotto di numero, esausto di forze e di spirito per il combattimento e la veglia, non si trovava in migliori condizioni.

Così giunse il mattino. Purtroppo non vi era ormai più da illudersi circa la possibilità che la *Formidabile* fosse in grado di rioccupare il suo posto di combattimento nelle ordinanze dell'armata, la quale dopo essere stata, sul far del giorno, dal Persano ancora una volta sparpagliata intorno all'isola per riprendere l'attacco dei forti ed i tentativi di sbarco, veniva verso le otto e mezzo, da lui, in tutta fretta, chiamata a raccolta per ricevere il nemico, improvvisamente comparso, a poche miglia di distanza, in mezzo alla nebbia che involgeva tutto intorno l'orizzonte.

Lo aveva scoperto l'avviso *Esploratore,* comandante Orengo, che ora, a tutto vapore, lo precedeva, col segnale d'allarme spiegato al vento.

« Con quali parole esprimere — scrive il testimonio oculare — lo stato d'animo di noi tutti e specialmente del nostro comandante in quel solenne momento? »

Tremenda dovette essere la prova cui fu sottoposto in quel momento il gagliardo carattere del Saint Bon. Già, prima dell'apparizione del nemico, aveva egli fatto approntare il segnale occorrente per chiedere all'ammiraglio facoltà di guadagnare il porto di Ancona, ma ancora non aveva saputo decidersi ad alzarlo. Gli fu giuocoforza risolversi. Dovremo ritornare più innanzi sulla risposta che a tale segnale fece il Comando supremo. Non dubitò il Saint Bon che essa fosse pienamente affermativa: lusingandosi tuttavia che qualche fortunata circostanza dell'imminente battaglia potesse offrirgli il destro di rendersi ancora utile con la sua nave, per quanto malconcia essa fosse, la fece rimettere, come meglio potè, in assetto di combattimento e, trattosi alquanto in disparte, continuò a rimanere sul luogo. Potè per tal modo assistere al primo incontro della compatta armata nemica con la sconnessa armata nostra ancora manovrante per assumere, a sua volta, regolare formazione, e già, fino da quel critico momento, abbandonata a sè stessa dal suo capo, il quale, all'approssimarsi del nemico, aveva, in tutta fretta e ad insaputa di tutti, effettuato quel tale suo malaugurato passaggio dal *Re d'Italia* all'*Affondatore,* che, inaspettatamente privando di ogni superiore direzione l'armata, disordinandone più che mai la formazione, inutilizzandone la nave migliore, doveva avere i più disastrosi effetti sulla sorte della giornata.

« Non mi sembra vedere alcunchè di buono: le apparenze sono sconfortanti » — disse poco dopo — e con tristissimo accento, Saint Bon ai suoi ufficiali, che, riuniti intorno a lui sul ponte di comando, come lui cercavano rendersi conto, per mezzo dei cannocchiali, di ciò che stava

accadendo in mezzo alla fitta nuvola di fumo onde era avvolto il piccolo gruppo di navi italiane — il gruppo del *Re d'Italia* e della *Palestro* — contro le quali erasi concentrato il maggior sforzo dell'armata nemica, mentre il resto delle nostre forze rimaneva tagliato fuori del combattimento e l'*Affondatore* andava correndo qua e là come all'impazzata, senza trovare mai modo di affrontare qualche nave avversaria.

Meno di un'ora più tardi anche le ultime speranze di vittoria a nostro favore erano dileguate.

Le due armate, riordinatesi, dopo il primo scontro, sotto i rispettivi capi, stavano bensì un'altra volta di fronte: un nuovo attacco da parte nostra avrebbe ancora potuto tutto cambiare: invece l'armata nemica riparava indisturbata in Porto San Giorgio ed alla nostra, dopo una serie di inutili evoluzioni fattele compiere dal Persano, non rimaneva che raccogliere in quelle malaugurate acque i pochi superstiti del *Re d'Italia* e della *Palestro*.

Frattanto la *Formidabile*, costretta dall'invasione dell'acqua, a rinnovare di urgenza le provvisorie chiusure delle sue smantellate cannoniere, metteva in rotta per Ancona.

Così alla *Formidabile* toccò, al suo giungere in quel porto, dove approdò la sera stessa, il triste privilegio di recare in patria le prime notizie degli eventi di Lissa, notizie ben diverse da quelle che sul conto della loro armata, gli Italiani, con ingenuo ottimismo, ansiosamente aspettavano. L'amarezza di questo ufficio potè appena essere mitigata, per il comandante De Saint Bon e per i suoi valorosi dipendenti, dalle generali testimonianze di simpatia colle quali essi e la loro sfracellata nave vennero accolti.

Ma come fossero andate precisamente le cose non si seppe che la mattina successiva, quando nello stesso porto giunse l'avviso *Esploratore* seguìto a breve distanza da tutto il resto della squadra.

Artifiziosi bollettini ufficiali tentarono, nei primi mo-

menti, di dissimulare la crudezza della verità. Ma non si dissimulano sventure come quella onde fu colpita la patria nostra il 20 luglio 1866. Chi non si è trovato in Italia in quei giorni non giungerà mai a farsi un'adeguata idea del grado di esasperazione e di sconforto a cui può giungere una nazione delusa nelle sue più legittime speranze, straziata nei più gelosi sentimenti del suo amor proprio.

VIII.

Dopo Lissa

« Ci vuole oggidì una gran forza di abnegazione per continuare a vestire la divisa marittima, quantunque si sia amata fin dall'infanzia e si sia amata con passione, con tutta la forza dell'anima ».

Queste parole, pronunciate, giusto un anno dopo Lissa, in pieno Parlamento, da un ufficiale superiore della regia Marina, rappresentante politico di uno fra i più importanti collegi marittimi della penisola, valgono certamente meglio di molte altre che potremmo scrivere noi, a dare un'idea delle disposizioni degli Italiani di quel tempo verso la loro Marina da guerra.

Nè tali disposizioni, ad onta della loro eccessiva ostilità, potevano dirsi ingiustificate. I fatti di Lissa avevano gettato a piene mani il discredito sulla nostra Marina. E quel discredito era andato e andava continuamente aumentando per una non interrotta serie di disgrazie, di incidenti, di circostanze le quali pur troppo offrivano agio ed incoraggiamento a sempre maggiori denigrazioni di uomini e di cose.

Era appena tornata in Ancona l'armata del Persano, dopo la spedizione di Lissa, che l'*Affondatore* — il famoso, il terribile, ed ohimè già tanto sfatato, *Affondatore* — invaso

dai flutti durante una furiosa tempesta, miseramente affondava sulla bocca di quel porto. Chi non ricorda le spietate critiche, i sanguinosi epigrammi a cui diede luogo quell'avvenimento? A proposito di esso, spetta al biografo di Simone de Saint Bon ricordare anche una circostanza da molti ignorata, e cioè che il comandante della disgraziata nave, sottoposto a processo in seguito all'accidente toccatole, scelse a proprio difensore il Saint Bon, e che questi riuscì a farlo assolvere da ogni imputazione di imperizia o negligenza. La nave fu poi, come ognun sa, risollevata senza danni ed oggi ancora fa parte dell'armata italiana.

Ma quand'anche la sommersione dell'*Affondatore* non fosse avvenuta, nessun ragionamento, per quanto autorevole e savio, sarebbe mai bastato in quei giorni a persuadere la maggioranza degl'Italiani che tutte più o meno quelle navi, per l'acquisto delle quali avevano fatto tanti sacrifici e nelle quali, fino a poco tempo prima, avevano risposto tanto orgoglio e tanta fiducia, non fossero piene di imperfezioni ed atte piuttosto alle parate che alla guerra. Quantunque essi possedessero anche troppi elementi per non poter dubitare che i guai di Lissa erano accaduti soprattutto perchè l'armata loro era stata male preparata e peggio condotta, pure ancora non sapevano risolversi ad ammettere che, per tale sola ragione, un'armata come l'austriaca, tanto alla loro inferiore, avesse potuto ottenere, e con tanta facilità, su questa il vantaggio, ed affannosamente altre ragioni cercavano a sollievo del proprio tormento.

Ed il Governo, primo responsabile di quei guai, volentieri acconciandosi a secondare quelle tendenze della pubblica opinione, che la distraevano da più determinati ed essenziali argomenti di riflessione, nominava una commissione composta di eminenti personaggi parlamentari e denominata « Commissione d'inchiesta sullo stato del materiale della r. Marina », la quale — diceva il relativo decreto — doveva « ricercare le cause che avevano prodotto il risultato della battaglia di Lissa »!

Non tardava però a venire anche il processo Persano, di cui, non senza ragione; si disse che fu per la Marina italiana una seconda Lissa, ma che, indubbiamente necessario, fu anche fecondo di salutari, quantunque non immediati, effetti. Le vere « cause che avevano prodotto il risultato della battaglia di Lissa » apparvero allora in tutta la loro nudità e crudezza. Ma fu veramente triste e penoso spettacolo quello sfilamento di ufficiali di marina di tutti i gradi e di tutte le età venuti a deporre sul conto dei loro superiori e che, invitati a smettere l'abituale riserbo gerarchico e disciplinare ed a parlare francamente, francamente manifestavano apprezzamenti e giudizi i quali, in qualsiasi altra circostanza, sarebbero stati inammissibili nella loro bocca. È tuttora viva la memoria dell'immenso interesse e della straordinaria curiosità con cui il pubblico accoglieva quelle deposizioni, affollandosi ad udirle nella tribuna del Senato, costituitosi per la circostanza in Alta Corte di giustizia, ed avidamente ricercandole nei giornali.

Naturalmente interesse e curiosità diventavano sempre maggiori quando si trattava di ufficiali che, per qualsivoglia ragione, avessero avuto parte cospicua nelle vicende al processo attinenti.

Oltremodo importante e caratteristica — manco a dirlo — fu la deposizione Saint Bon. Un movimento generale di simpatia accolse fino dal suo primo presentarsi nell'aula il comandante della *Formidabile*. E molto piacque udirlo rispondere al Presidente, che, in omaggio alle solite formalità, gli chiedeva quale fosse la sua patria : « Sono nato a Chambéry : la mia patria è l'Italia ». Cominciatosi l'interrogatorio, egli fu prima di tutto interrogato sulla parte avuta dalla sua nave nell'attacco di Lissa, quindi sulle ragioni per le quali essa non aveva partecipato al combattimento del 20 luglio. Così, con la prima domanda, gli si offriva occasione di rievocare nelle sue origini e nel suo svolgimento il glorioso episodio di Porto San Giorgio e, con la seconda, di dimostrare la correttezza del proprio

operato la mattina del 20 luglio, correttezza oppugnata dall'ammiraglio Persano, il quale, nella deposizione propria, aveva mosso appunto al Saint Bon di essersi, quella mattina, separato dall'armata senza averne ottenuto regolare autorizzazione. Non ebbe bisogno il Saint Bon di adoperare molte parole per giustificarsi: si limitò ad esporre fedelmente come erano andate le cose. Rammentò come la sera del 19, quando al ritorno da Porto San Giorgio egli, con una lancia mandatagli dal *Re d'Italia*, perchè la *Formidabile* non ne possedeva più alcuna valida delle proprie, si era recato a riferire circa il sostenuto combattimento al comandante in capo, non avesse mancato, nel ricevere da lui le più lusinghiere felicitazioni, di fargli presenti le condizioni della propria nave e l'impossibilità in cui essa si trovava di partecipare, in quello stato, ad altri combattimenti. Il comandante in capo, pur riconoscendo la gravità del caso e l'opportunità di mandare la nave in Ancona, ordinò al Saint Bon un rapporto particolareggiato intorno alle avarie di essa, riserbandosi di prendere, in seguito al medesimo, definitive determinazioni. La mattina del 20, quando fu avvisato l'arrivo dell'armata nemica, il rapporto ancora non era stato redatto. Il Saint Bon alzò il segnale: « domando di andare in Ancona » dirigendolo al *Re d'Italia* sul quale credeva si trovasse tuttavia l'ammiraglio già passato invece sull'*Affondatore*. Il *Re d'Italia*, che continuava a fare segnali ed a riceverne come se fosse sempre nave ammiraglia, rispose segnalando: « Ho visto ». Qualche minuto dopo alzò i nominativi dell'*Affondatore* e della *Formidabile*, e di nuovo la bandiera precedentemente usata per segnalare: « Ho visto ». Siccome, giusta il sistema di segnalazione allora vigente sull'armata italiana, la stessa bandiera serviva per significare, secondo i casi, « Ho visto », e cioè « Intelligenza », e « Sì », e cioè « Assentimento », tutti sulla *Formidabile* attribuirono alla ripetizione di quella bandiera, in quella circostanza, il secondo dei due significati, che il comandante aveva, d'altronde, ogni ragione di considerare

in accordo con le intenzioni manifestategli la sera precedente dall'ammiraglio. Si seppe solo dopo il ritorno dell'armata in Ancona che era accaduto equivoco perchè il secondo « Ho visto » apparteneva ad una segnalazione che il *Re d'Italia* stava scambiando con l'*Affondatore*, a riguardo appunto della *Formidabile* e che fu poi interrotta dalla confusione del combattimento.

Queste minuziose spiegazioni tecniche riprodotte dal testo del processo Persano sembreranno superflue alla maggior parte dei nostri lettori, come parvero allora alla maggior parte di coloro che le udirono, e che non ne avevano certamente mestieri per convincersi del coraggio e della buona fede di Simone De Saint Bon. Esse non potevano tuttavia venire omesse in queste pagine.

Sebbene la condanna dell'ammiraglio Persano fosse generalmente preveduta, enorme fu l'impressione da essa prodotta. E ciò non solo per l'altissima posizione ufficiale e sociale del personaggio condannato, ma perchè la sua condanna purtroppo travolgeva con sè anche non piccola parte del prestigio dei gradi che egli aveva rivestito. D'altra parte, se il clamoroso processo che aveva condotto a quella definitiva e solenne affermazione degli errori del Persano era anche servito a sempre meglio dimostrare come a Lissa non fossero mancate, ad onta dell'inettitudine del Capo supremo, azioni di valore e prove di abilità professionale, certo da quel processo non uscivano con vantaggio nè i principali luogotenenti, nè altri parecchi fra i più diretti coadiutori e dipendenti di quel Capo.

Era appena terminato il processo Persano che, per insistenti richieste della Camera dei Deputati, veniva resa di pubblica ragione la relazione della già citata Commissione d'inchiesta sullo stato del materiale della regia Marina. Le conclusioni di quella relazione, escludendo completamente che i risultati dell'ultima campagna navale fossero da attribuirsi ad insufficienza o a difetti del materiale, ne attribuiva

una volta di più, abbenchè indirettamente, ogni responsabilità alle persone.

Una nuova Commissione, nominata anche essa per condiscendere alle esigenze del Paese fino dal 28 aprile 1867, stava nel frattempo eseguendo altra speciale inchiesta riguardante appunto, ed esclusivamente, il personale della regia Marina.

Ma le inchieste ufficiali erano lieve cosa in confronto a quelle che la pubblica opinione con inesorabile severità, e spesso — come suole accadere in simili casi — con più passione che discernimento, andava compiendo per suo proprio conto. Il processo Persano ed i responsi di tutte quelle Commissioni invece di calmare gli spiriti li avevano più che mai eccitati. Nello stesso Corpo della Marina, profondamente umiliato e demoralizzato, le recriminazioni, i sospetti, le reciproche accuse erano cosa di ogni giorno e trovavano eco non solo nelle private conversazioni, ma anche nella stampa, compresa quella tecnica, per la quale gli avvenimenti di Lissa costituivano ampio tema di studio e di discussione.

In quella frenesia di demolizione nessuna riputazione poteva considerarsi al sicuro. Così toccò anche al comandante De Saint Bon di vedersi fieramente attaccato da alcuni giornali. Non era la prima volta che Saint Bon era fatto segno ad ostilità giornalistiche. Anche poco prima di Lissa un giornale di Firenze aveva associato il nome di lui insieme con quelli di alcuni altri ufficiali della regia Marina — d'altronde fra i più stimati e rispettabili — pubblicando contro di essi velenose insinuazioni; quelli ufficiali avevano dato querela al giornale il cui solito disgraziato gerente era stato condannato dal tribunale, mentre l'anonimo, se non sconosciuto, autore della incriminata pubblicazione era rimasto libero, e di ciò aveva ancora potuto menar vanto con bravate che quegli ufficiali si erano guardati di raccogliere. Si narra che le bravate di quel signore tornassero alla memoria di Saint Bon il giorno 19 luglio 1866

mentre, dentro Porto San Giorgio, i proiettili nemici grandinavano sulla *Formidabile*. « Peccato — diss'egli — non sia qui con noi anche il signor C.! ».

Ora gli attacchi — dei quali forse non sarebbe stato difficile rintracciare la prima origine nell'invidia e nella gelosia, se non addirittura nella malvagità — si riferivano proprio alla sua condotta quale comandante della *Formidabile* e mentre — come è ovvio immaginare — si basavano sopra tutto sul fatto, chiarito e giustificato da un pezzo per chiunque non fosse in mala fede, del non avere la *Formidabile* partecipato al combattimento del 20 luglio, trovavano modo di estendersi anche alle operazioni compiute da quella nave dentro Porto San Giorgio.

Ancor più che allo stesso Saint Bon spiacquero queste censure agli amici ed estimatori suoi, i quali specialmente se ne indignarono venendo a sapere che qualcuna di esse aveva pure trovato accoglienza in pubblicazioni d'Oltralpe.

Fu in tale occasione che un degno superiore del Saint Bon, il contrammiraglio Augusto Riboty, uomo di poche parole e molti fatti, meritatamente circondato dalla stima e dal rispetto di tutti per l'austerità del suo carattere e per la parte bellissima, e superiore ad ogni discussione, da lui sostenuta appunto nella battaglia di Lissa, quale comandante del *Re di Portogallo*, ebbe l'ispirazione di scrivergli la seguente lettera, che, pubblicata prima in lingua francese nel giornale l'*Italie*, fu poi riprodotta dalla stampa italiana ed anche da periodici forestieri:

« *Al signor De Saint Bon, capitano di fregata di 1ª classe alla Spezia.*

« Spezia, 9 luglio 1867.

« *Signore,*

« Al mio giungere qui ultimamente, ebbi occasione di leggere un'opera di un ufficiale della Marina francese, il signor Lullier, il quale, parlando incidentalmente in un

trattato di tattica navale dei fatti deplorabili di Lissa, si è fatto lecito esporre circostanze di fatti e di emettere così inesatti giudizi, che non si ponno attribuire che ad un preconcetto partito di malevolenza.

« Come testimonio oculare dei fatti, credo che sia mio dovere il manifestare la disgustosa impressione che questo scritto ha prodotto sull'animo mio, allorchè vi ho veduto gli stessi fatti talmente svisati da intaccare la vostra reputazione.

« Io ho ammirato il vostro valore ed il vostro sangue freddo nella giornata del 19 luglio. Vi ho veduto entrare nel Porto di San Giorgio con la corvetta corazzata la *Formidabile* sotto il fuoco micidiale di quattro batterie. Vi ho veduto in piedi sulla torre del vostro bastimento passare vicinissimo alle batterie di destra che vi coprivano di mitraglia. Fui allora stupito, e lo sono ancora, che non abbiate dovuto soccombere al pericolo da voi sfidato con un coraggio degno di miglior sorte.

« Ho potuto osservare altresì che delle quattro corazzate spedite per ridurre il Porto San Giorgio la vostra sola rimase intrepidamente al fuoco, e combattè ad oltranza le quattro batterie nemiche.

« Infine ho potuto giudicare lo stato della vostra nave quando uscì gloriosa da un combattimento disuguale, ma talmente maltrattata che qualunque ulteriore combattimento le si faceva impossibile.

« Questi sono fatti che non possono essere messi in discussione, e che sfidano qualunque contraddizione.

« La calunnia ha un bel scagliare i suoi strali, essa non potrebbe ferire un uomo che si è acquistata, al pari di voi, la riputazione di valoroso marinaio, come mi piace riconoscere e dichiarare altamente.

« Sono fortunato di rinnovarvi l'assicurazione della distinta mia stima.

« Il contrammiraglio
« A. Riboty ».

Molto dolce dovette senza dubbio tornare al Saint Bon questa tanto autorevole smentita alle malignità dei suoi detrattori. Nè meno dolce dovette tornargli la conoscenza di un fatto da poco accaduto in un porto austriaco. La *Formidabile* di cui il Saint Bon, dopo la conclusione della pace, aveva lasciato il comando per altra destinazione, era stata mandata da Ancona a Venezia per essere riparata, ma la riparazione non aveva potuto incominciare che con molto ritardo, ed arrivato nel frattempo altro ordine di spedire al più presto la nave a Napoli, questa aveva dovuto partire tuttora in incompleto assetto. Colta in navigazione da pessimo tempo, era stata costretta una sera a cercare ricovero nell'ancoraggio di Lesina. Appena ancorata colà la nave, si presentarono a bordo di essa diversi ufficiali austriaci. « Veniamo a rendere omaggio all'eroe Saint Bon », dissero quelli ufficiali già appartenenti alla guarnigione dei forti di Lissa al tempo dell'attacco dell'armata italiana. E quando seppero che egli non era più a bordo non cessavano di manifestare vivo rammarico.

Ma altra e maggiore soddisfazione eragli riserbata. Il 15 agosto 1867 egli veniva insignito della medaglia d'oro al valor militare. L'altissima onorificenza giungevagli mentre si trovava al comando del vascello *Re Galantuomo*, recentemente adattato all'ufficio di Scuola cannonieri. Questa scuola era stata appena due anni prima istituita dal suo valente collega Arminjon e rappresentava in quel momento — come fortunatamnte non ha più cessato di rappresentare — una delle meglio ordinate ed utili istituzioni della nostra Marina.

Il comando del *Re Galantuomo* era comando da capitano di vascello: per speciale deferenza esso era stato assegnato al Saint Bon tuttora capitano di fregata. Prima che finisse il 1867, questi otteneva anche la promozione al grado superiore. Avrebbe dovuto e potuto essere ciò che si dice un uomo felice. Ma è proprio vero che la felicità non è di questo mondo. Ancora non ci è capitato di dire che,

sui primi del 1866, poco prima della guerra, egli si era riammogliato con una sua concittadina, Mlle De Savardin, semplice e buona creatura, tutta compresa delle eminenti qualità dell'uomo che l'aveva fatta sua compagna e per il quale nutriva una specie di culto. Il *Re Galantuomo*, per motivo del servizio a cui era adibito, raramente si allontanava dal suo ordinario porto di stazione, che era la Spezia. Così i due sposi potevano vivere quasi sempre vicini. Ma ecco scoppiare in Italia il colera. Prima — ed anche unica — vittima alla Spezia la contessa De Saint Bon!

Sullo scorcio del 1867 Saint Bon lasciò la Scuola cannonieri. Sui primi del 1868 lo troviamo destinato a disposizione del Principe Amedeo di Savoia recentemente nominato vice ammiraglio ed ispettore generale della regia Marina. Nel febbraio il Principe ispettore si recava con la nave *Messaggero* ad ispezionare il porto di Taranto, ed il comandante Saint Bon, esperto conoscitore di quei luoghi per gli studi e lavori precedentemente compiutivi, gli serviva molto utilmente di guida.

Terminata quella missione, Saint Bon ebbe ancora una volta il comando della fregata *Principe Umberto* con la quale compiè una campagna d'istruzione di sei mesi con gli allievi della Scuola di marina, visitando i principali porti mediterranei della Francia e della Spagna e quelli della costa settentrionale africana.

Nel dicembre 1868 fu nominato comandante militare a Spezia.

Con l'istituzione di questo comando la r. Marina si disponeva a prendere stabile e definitiva dimora in quel golfo dove i lavori occorrenti per il primo impianto del grande arsenale, prognosticato da Napoleone I e voluto dal conte Di Cavour, andavano approssimandosi al loro compimento. Non ostanti le innovazioni prodotte da questi lavori, l'ampio e pittoresco seno di Luni, caro a Shelley e a Byron, conservava ancora in quel tempo la maggior parte delle sue naturali attrattive, e sopratutto la sua ri-

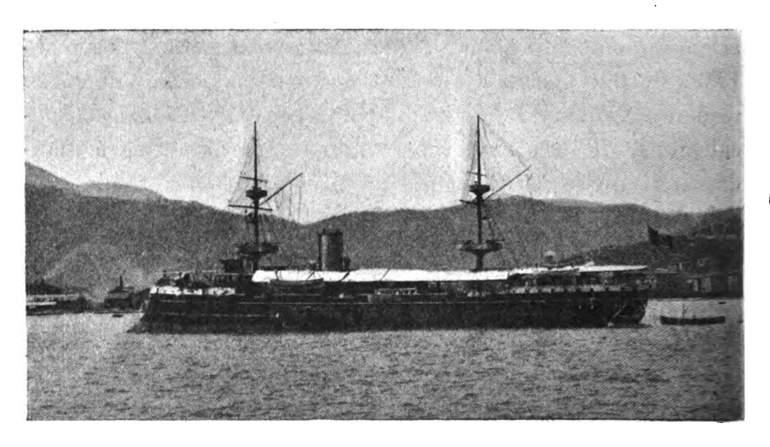
dente tranquillità, tanto propizia ai godimenti intellettuali, alla meditazione, al lavoro. I quattordici mesi passati dal Saint Bon in quella destinazione furono forse il periodo più quieto e piacevole di sua vita. Nè forse mai più che in quel tempo potè il suo forte e versatile ingegno liberamente abbandonarsi alle proprie inclinazioni.

Salvo il caso di qualche eccezionale avvenimento, quale fu, per esempio, l'apertura al mare delle darsene del nuovo arsenale, celebratasi con grande solennità ufficiale il 28 agosto 1869, la più perfetta monotonia regnava nella silenziosa sede del Comando. Ma rapide e piene di pensieri, di speculazioni, di sogni, ivi scorrevano le giornate del comandante, il quale serenamente ne divideva le ore tra le cure dell'Ufficio ed i più svariati studi non solo scientifici, ma anche letterari.

Superfluo il dire che le questioni professionali formavano principale oggetto della sua applicazione. Si conservano tuttora interessanti documenti relativi a studi di costruzioni navali, di armi e congegni di guerra da lui compiuti in quel tempo. È noto quanto egli si compiacesse di nuove invenzioni. Tutti gli artiglieri conoscono un ingegnoso alzo automatico per batterie costiere da lui immaginato, e che, completato in alcuni particolari dal tenente di vascello Roberto De Luca, fu impiegato per il servizio delle opere di difesa del nostro littorale, finchè non furono ideati ed applicati i moderni metodi di punteria mediante telegoniometri. E fra i torpedinieri si serba memoria di una torpedine semovente da lui allora studiata con molto amore, ma destinata, come tante altre, a rimanere allo stato di progetto in seguito al trionfo del siluro Whitehead. Meno noto è come egli si occupasse anche di aereonautica ed avesse in pronto un suo singolare progetto di aereonave.

Quanto ai lavori letterari non ricorderemo cosa nuova ricordando le sue ricerche e discussioni filologiche intorno al linguaggio marinaresco italiano. Crediamo invece che, al di fuori del ristretto cerchio dei suoi intimi, poche per-

sone abbiano saputo, e tanto meno sappiano oggi, come egli, durante quel suo soggiorno alla Spezia, scrivesse un dramma intitolato *Gli Zingari*, che fu sul punto di essere rappresentato dalla compagnia Bellotti Bon al teatro Valle di Roma, nel 1873, proprio alla vigilia della nomina del Saint Bon a ministro della Marina. Questa sua fornicazione con Talia dovette per certo tornargli in mente qualche



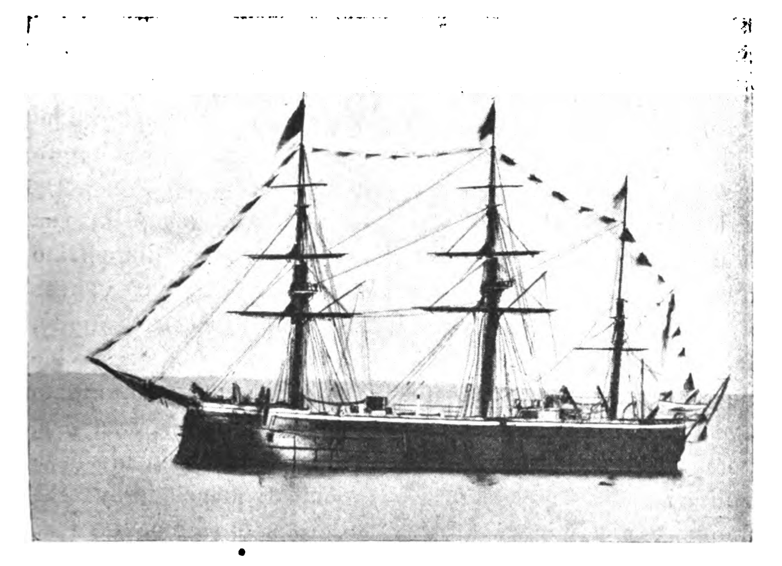
Regia nave *Ancona*.

anno più tardi, allorchè essendo stato informato, ed appunto nella sua qualità di ministro, che un giovane guardiamarina, autore di certa commediola, si era lasciato condurre dagli attori a ricevere gli applausi del pubblico sulla ribalta del teatro dove la commediola era stata rappresentata, egli con molta severità ufficialmente lo puniva per la ragazzata commessa, ma nello stesso tempo con molta benevolenza privatamente gli faceva giungere le sue congratulazioni per gli applausi ottenuti.

Scoppiata la guerra del 1870 tra la Francia e la Prussia, e decisa dal Governo italiano l'occupazione dello Stato pontificio, il nostro naviglio fu messo sul piede di guerra. Saint Bon ebbe il comando della corazzata *Ancona* e con essa, il 17 settembre, partecipò a quella, del tutto inoffen-

siva, ma non inutile, dimostrazione della nostra squadra davanti a Civitavecchia, che produsse la immediata conseguenza della resa della piazza.

Nell'ottobre 1871 il vice-ammiraglio Cerruti, comandante in capo del Dipartimento marittimo di Napoli, lo chiamò alle funzioni di suo capo di Stato maggiore.



Regia nave *Conte Verde*.

Nel luglio 1872 tornò al mare come comandante della corazzata *Conte Verde*, nuova nave ultimamente varata a Livorno, molto simpatica per il nome e per le esterne apparenze, ma debolissima quale arnese da guerra, comechè originariamente progettata per essere una modesta e non protetta corvetta di legno, poi caricata invece di corazze, alcune delle quali, per non eccedere nei pesi, avevano pur dovuto essere fatte di legno invece che di ferro! Tra le navi della squadra del vice-ammiraglio Di Monale, cui essa era aggregata, nessuna ve ne era forse meno valida, ma, ciò nonostante, essa portava, come suol dirsi, la battuta. Ed intorno al suo comandante spesso e volentieri si

raccoglievano quelli delle altre navi in amichevoli conversazioni discorrendo di tutto un po', e sopratutto — occorre dirlo? — del passato, del presente e dell'avvenire dell'istituzione cui essi appartenevano e che stava in cima ai loro pensieri. Non potevano queste conversazioni essere molto liete perchè non molto lieto il presente e troppo prossimo ancora un tristissimo passato: pure, appunto confrontando il passato con il presente, non mancavano ragioni di cönforto e di buone speranze per l'avvenire.

Non lieve differenza correva infatti tra le condizioni della Marina italiana dopo la guerra del 1866 e le condizioni di essa nel tempo di cui parliamo.

Purtroppo il Paese tuttora teneva il broncio alla sua Marina, ma l'aspra avversione, che le aveva dimostrato durante i primi anni consecutivi alla guerra, era venuta a poco a poco trasformandosi in un altro sentimento, fors'anco preferibile, perchè più ragionato, alla stessa benevolenza; quello del rispetto. Al fortunato mutamento aveva sopratutto contribuito l'opera coscienziosa, energica, perseverante di un valentuomo, le cui alte benemerenze militari già abbiamo avuto occasione di menzionare, e che nuove, e non minori, doveva acquistarne assumendosi di governare la Marina nei tempi più critici da essa mai attraversati: il contrammiraglio Riboty.

La rinomanza più tardi raggiunta da alcuni suoi successori dotati di maggiore ingegno, e favoriti da tempi e circostanze migliori, ha fatto sì che il nome e l'opera sua non sempre siano stati, e non siano, ricordati ed apprezzati quanto meriterebbero, ma giustizia vuole che gli Italiani rendano alla memoria di lui reverente e riconoscente omaggio.

Dal 1866 in poi, cioè in soli due anni, non meno di cinque ministri lo avevano preceduto nel difficile ed ingrato ufficio da lui assunto, nei primi giorni del 1868, cedendo ad insistenze cui non gli era stato possibile sottrarsi. Lo aveva assunto come avrebbe assunto una mis-

sione di guerra, come sarebbe andato al soccorso di una nave in procinto di naufragare. Non dovrebbe essere ignoto ad alcuno il raro e singolare atto di abnegazione da lui compiuto col valersi della sua nuova qualità per mettere a riposo sè medesimo allorchè, fra i provvedimenti da lui reputati necessari per il risanamento dell'istituzione affidata alle sue cure, si trovò a dover applicare anche quello di mettere a riposo ufficiali a lui superiori per grado od anzianità e la cui giubilazione avrebbe perciò potuto personalmente giovargli. Governò la Marina circa quattro anni in due volte, dal 1868 al 1870 e dal 1871 al 1873. Sotto il suo rigido governo la Marina riacquistò coll'ordine, colla disciplina, col lavoro, la coscienza di sè stessa e la considerazione altrui. Duri sacrifici, e che talvolta parvero anche eccessivi, furono da lui imposti a tutta l'Amministrazione, e specialmente al Personale, per motivo delle grandissime strettezze finanziarie dell'Erario, ma, mentre da una parte tali sacrifici raffermavano nel Personale quella nobilissima fra le virtù militari che è il disinteresse, dall'altra permettevano all'Amministrazione di raggiungere, in tutti i servizi, risultati che, date quelle condizioni, non le sarebbe mai stato possibile raggiungere altrimenti.

La modesta opera di Augusto Riboty fu sopratutto opera di riparazione e preparazione; non tale perciò da sollevare entusiasmi: sollevò anzi, e non di rado, lamentazioni e malcontenti per motivo dei molti particolari interessi da essa turbati. Ma di buon dritto il Riboty, nel lasciare, l'11 luglio 1873, il portafogli della Marina, per ritirarsi a vita privata, poteva, come già sette anni addietro all'atto del suo sbarco dal *Re di Portogallo* dopo la battaglia di Lissa, riposare la sua intemerata coscienza nel sentimento di avere, con tutte le proprie forze, fatto il proprio dovere.

Ai tanti servigi da lui resi alla Marina egli, nel dirle addio, trovava ancora modo di aggiungerne un ultimo inestimabile, proponendo come suo successore Simone De Saint Bon.

IX.

Ministro

Che Saint Bon dovesse, più o meno presto, diventare ministro, era, da tempo, convinzione generale di quanti avevano qualche cognizione delle cose della nostra Marina. Pochi però si aspettavano che il fatto dovesse verificarsi tanto presto, e ciò anche per motivo del troppo modesto suo grado gerarchico. Questa considerazione del grado non era, invero, tale, da costituire un insuperabile ostacolo; in ogni modo, il Riboty aveva pensato a prevenirla. Uno degli ultimi suoi atti da ministro era stato infatti la promozione a scelta, cioè per merito, del comandante de Saint Bon a contrammiraglio. La promozione di Saint Bon a contrammiraglio porta la data del 4 luglio 1873 e la sua nomina a ministro quella del 10 dello stesso mese.

Si ingannerebbe chi credesse che questa nomina, per quanto ritenuta da tutti inevitabile e quasi imposta dal sentimento della maggioranza del Corpo della Marina, non incontrasse qualche avversione. Non solo si era cercato di dissuadere il Riboty dal proporla, ma un attivo lavorio in senso contrario era stato fatto presso gli uomini politici impegnati nella risoluzione della crisi ministeriale dalla quale doveva escire il nuovo Gabinetto presieduto da Marco

Minghetti con Saint Bon alla Marina. Nessuno metteva in dubbio il valore dell'uomo, anzi accentuatamente se ne lodavano l'ingegno ed il sapere, ma poi si facevano tante riserve circa le sue attitudini e le sue idee, specialmente insistendo sopra la sua nota predilezione per il nuovo ed il non comune, da far comparire piuttosto temibile che desiderabile il suo avvento al governo della Marina.

Se le cronache del tempo narrano il vero, si dimostravano, a questo riguardo, di preferenza impensieriti diversi fra quei deputati i quali, o perchè alla Marina appartenenti, o perchè soliti ad interessarsene, avevano con essa più dirette attinenze. Per il continuo mutare di ministri, spesso inetti all'ufficio e, quando anche tecnicamente non tali, quasi sempre parlamentarmente insufficienti, questi deputati si erano da lunga pezza abituati a metodi di controllo e di discussione delle questioni marittime difficilmente compatibili con l'azione risolutamente personale e indipendente di un ministro quale prevedevasi sarebbe stato il Saint Bon. Troppo naturale perciò vi fosse tra loro chi manifestasse apprensioni e diffidenze. Ma queste apprensioni e diffidenze potevano, tutt'al più, valere ad accrescere l'aspettazione generale sul conto del nuovo ministro.

Egli frattanto, avuta ufficiale partecipazione della sua nomina, dirigeva al Corpo della Marina il seguente ordine del giorno:

« La fiducia di Sua Maestà il Re mi chiama alla direzione suprema della Regia Marina. La viva commozione d'animo di cui sono compreso non mi toglie certamente la percezione del difficile còmpito cui mi sobbarco: quello cioè di rendere la nostra Marina militare intieramente degna di una grande e gloriosa nazione qual' è l'Italia nostra. Quando considero i valenti marinari, che da ogni punto delle nostre costiere affluiscono a comporre gli equipaggi delle nostre navi, sento di poter dire con orgoglio ma con verità: i migliori non esistono al mondo. E se

mi volgo allo Stato maggiore delle singole categorie, vedo una folta schiera di eletti uffiziali, distinti per scienza, per amore di patria e virtù di sacrificio. Pure con tanti elementi, che lo straniero ci può invidiare, non abbiamo ottenuto fino ad ora, sia nell'ordine dei fatti che nell'estimazione del pubblico, la posizione che ci compete. Varie ne sono le cause ed emergono chiare abbastanza alla mente di ognuno. Mutare questo stato di cose, rendere grande la nostra Marina se non per numero (che la finanza nol consente), almeno per la perfezione delle singole parti, infondere nell'animo di tutti la coscienza che la forza sta nella unione delle volontà, cancellare l'ultima traccia di spiegevoli gare di campanili e di regioni: tale sarà lo scopo della mia amministrazione, e con tutto l'amore di un cuore entusiasta, con tutta la perseveranza di chi vuol riuscire, l'avrò costante soggetto d'ogni mio pensiero ed atto. Non aspettate però da me transazioni violente e repentine: l'azione mia sarà lenta e progressiva. Ogni mia cura porrò in essere giusto, non di quella somma giustizia che è somma ingiuria, ma di quell'equità naturale che è nel fondo di ogni animo buono. Rispetterò sempre i diritti acquisiti, non dimenticando però che primo ha diritto il Paese ad essere servito bene. Mi lusingo che dall'intero Corpo della Marina avrò aiuto; e da tutti riceverò con piacere proposte tendenti a migliorare un ramo qualunque di servizio, purchè non venga lesa la disciplina. La disciplina non occorre che vi raccomandi, senza di essa un Corpo militare si scioglie; ma la Marina s' è mostrata sempre disciplinata e continuerà senza dubbio ad esser tale.

Roma, 12 luglio 1873.

Il Ministro
S. de Saint Bon.

Queste belle parole ebbero, come meritavano, larga diffusione e favorevole accoglienza anche fuori del Corpo cui

erano dirette. Esse rispecchiavano fedelmente lo stato d'animo di colui che le aveva scritte e che « con tutto l'amore di un cuore entusiasta e con tutta la perseveranza di chi vuol riuscire » si accingeva a farle seguire dai fatti. Fino da giovinetto egli aveva preso per propria divisa i versi del Sommo Poeta:

Se tu segui tua stella
Non puoi fallire a glorioso porto.

Nel non breve e non sempre facile cammino da lui percorso, mai, per certo, gli era accaduto d'incontrare mare più infido di quello che ora gli stava dinanzi, ma nemmeno si era mai sentito maggiormente fiducioso nell'astro del suo destino, od, in altri e meno poetici termini, nelle proprie forze.

Abbenchè vissuto fino allora completamente estraneo alla politica, egli assumeva l'ufficio di ministro con un programma da lungo tempo pensato e determinato: sapeva perfettamente ciò che voleva fare, e — come aveva detto nel suo ordine del giorno al Corpo della Marina — si rendeva anche perfetto conto delle difficoltà del suo còmpito.

Qual fosse l'eredità da lui ricevuta abbiamo appena bisogno di accennare. Se, negli ultimi anni, la savia amministrazione Riboty era riuscita a migliorare notevolmente, ed in ispecie sotto l'aspetto morale, le condizioni della Marina, non aveva però potuto arrestarne il decadimento sotto l'aspetto della potenza militare. La numerosa e forte armata, di cui l'Italia, non badando a spese, si era provveduta al tempo delle guerre per l'indipendenza ed unità nazionale, aveva ormai perduto quasi tutto il suo valore di fronte ai continui ed importanti progressi delle costruzioni ed armi navali presso le altre nazioni. Mentre le Marine estere andavano incessantemente rinnovando ed accrescendo il loro materiale, la Marina nostra, per le durissime strettezze dell'Erario, si trovava invece condannata all'immobilità ed al deperimento.

Con miracoli di parsimoniosa amministrazione, il Riboty aveva bensì raggiunto, poco prima di lasciare il Governo, l'ambito obbiettivo di restituire un po' di vita ai nostri cantieri, ponendo in costruzione, oltre ad alcune navi minori, anche due grandi corazzate a torri, l'una a Castellammare, l'altra alla Spezia. E fortunatamente queste due nuove corazzate, il futuro *Duilio* e il futuro *Dandolo*, disegnate da un giovane ingegnere, il Brin, che il Riboty, apprezzandone, con felice percezione, il merito, aveva voluto presso di sè al Ministero, potevano fino da allora, e con ragione, considerarsi fra le migliori del tempo, ma erano anche navi per la costruzione di ognuna delle quali richiedevasi una spesa di circa 14 milioni. A questa stregua di costo, e tenuto il debito calcolo dell'estrema modicità degli assegni annualmente prelevabili dal bilancio della Marina a favore di nuove costruzioni navali, dovevasi pur troppo prevedere che l'allestimento di tali navi sarebbe durato tanto a lungo che per molti anni ancora la forza dell'armata non avrebbe potuto riceverne alcun incremento, mentre, d'altra parte, il valore delle navi stesse sarebbe andato rapidamente scemando ancora prima che esse fossero pronte. Sperare allora, od anche in un prossimo avvenire, sensibili aumenti di assegni, sarebbe stato coltivare la più vana ed ingenua delle illusioni. Urgevano dunque provvedimenti straordinari, i quali, pur non aggravando l'Erario, valessero a radicalmente modificare la situazione. Solo da una mente superiore potevansi in quelle circostanze attendere provvedimenti di simile genere e veramente efficaci. Saint Bon nutriva la certezza che tali dovessero essere quelli da lui escogitati.

Lo stesso giorno in cui egli dirigeva alla Marina l'ordine che abbiamo riferito, la sessione parlamentare veniva prorogata al successivo novembre. Il nuovo ministro aveva dunque davanti a sè quattro mesi di tempo per concretare il suo programma e prepararsi a presentarlo al Parlamento, cui doveva pure presentare una nuova edizione

del bilancio di prima previsione per l'anno 1874, avendo la proroga della sessione fatto decadere il progetto di legge relativo allo stesso bilancio già presentato dal suo antecessore. Furono quattro mesi di indefesso lavoro, assorbito in buona parte da quella preparazione, ma non ad essa limitato, chè tutti i rami di servizio della Marina non tardarono a sentire gli effetti del nuovo indirizzo impresso all'amministrazione, e ciò specialmente per mezzo di quel disbrigo giornaliero degli affari, che, quantunque dai profani poco o punto apprezzato, ha incalcolabile importanza in tutti i dicasteri, e sopratutto in quello della Marina, dove al ministro fanno capo non solamente altissime responsabilità amministrative, ma responsabilità tecniche e disciplinari anche maggiori ed alle quali egli non può, senza gravi conseguenze, sottrarsi.

Ci occorrerà più innanzi di tornare su diverse fra le disposizioni date allora dal ministro Saint Bon. Ricorderemo qui solamente un atto, il primo, della sua amministrazione, che, sebbene per se stesso molto semplice, procurò nuovo contributo di personali simpatie al nuovo ministro. Il suo predecessore, ammiraglio Riboty, per promuovere lui contr'ammiraglio, aveva dovuto farlo passare innanzi ad altro suo collega più anziano ed a cui sarebbe perciò spettata la precedenza nella promozione: per singolare coincidenza questi era proprio il medesimo ufficiale che, alla vigilia di Lissa, era stato rilevato dal Saint Bon nel comando della *Formidabile*, il capitano di vascello Martin Franklin. Prima cura di Saint Bon, appena nominato ministro, fu di proporre al Re un decreto per effetto del quale anche il Martin veniva promosso contrammiraglio e classificato secondo la sua antica anzianità, cioè con precedenza su lui stesso.

Riapertasi il 15 novembre la Camera, il bilancio della Marina veniva in discussione il 6 dicembre. Questa discussione si annunciava come insolitamente importante per molte ragioni, ma sopratutto per la sua connessione con

altro progetto di legge che il Ministro aveva pure ultimamente presentato, chiedendone la discussione d'urgenza: il cosidetto progetto della *Alienazione delle navi.*

Intorno a questo progetto, di cui già, durante le vacanze, il pubblico aveva avuto qualche sentore, si erano fino d'allora fatti molti almanacchi. Avendone poi, sullo scorcio di novembre, il ministro Minghetti esplicitamente fatto cenno, nell'esposizione finanziaria da lui sottoposta alla Camera, come di principale fondamento della politica del Gabinetto per la parte concernente la Marina, i commenti avevano preso grandi proporzioni, e non solo nell'ambiente parlamentare ed in quello della Marina, ma in tutto il Paese, si erano rapidamente diffuse voci strane ed allarmanti. Per quante simpatie godesse il nuovo ministro, per quanta fiducia si fosse disposti a concedergli, la notizia che egli intendesse, come dicevasi, di vendere al miglior offerente la maggior parte delle navi dell'armata, e non solo le più vecchie, ma anche parecchie quasi nuove o nuove del tutto, perchè da lui ritenute di tipo antiquato ed inutilmente costose a conservare, destava serie preoccupazioni.

Anche trascurando l'opinione di coloro, e non erano pochi, nè tutti incompetenti, i quali giudicavano esagerati, per riguardo a più d'una fra quelle navi, gli apprezzamenti del ministro, la preoccupazione che maggiormente impressionava il pubblico, e di cui anche la stampa con vivacità si faceva interprete, era di sapere che cosa avrebbe il Ministro saputo e potuto sostituire alle navi che egli proponeva di vendere e che, buone o cattive, rappresentavano parte principalissima della difesa marittima nazionale. Pur troppo il Paese ancora non si sentiva in forza e disposizione di essere generoso con la sua Marina, ma potevano ormai fortunatamente chiamarsi antichi, abbenchè tutt'altro che remoti, i tempi in cui, di fronte agli abissi del disavanzo finanziario dello Stato ed allo scredito in cui la Marina era caduta, un uomo politico, e fra i più autorevoli,

non si peritava di proporre in Parlamento che, a risparmio di spesa, si procedesse alla liquidazione dell'Armata. A quest'armata il Paese aveva ricominciato a prendere amore, e proposte di simile natura non potevano più trovarlo indifferente.

Sapevasi, del resto, che lo stesso Consiglio superiore di Marina, il noto consesso di alti funzionari marittimi cui, per legge, il ministro della Marina doveva allora, e deve anche oggi, chiedere avviso sui più importanti affari del suo dicastero, invitato dal Saint Bon a pronunciarsi intorno a parecchi progetti da lui studiati, aveva manifestato a riguardo di alcuni di essi, e particolarmente di quello dell'alienazione delle navi, non poche obbiezioni e riserve. In quanto, finalmente, agli umori del Parlamento, quelli già palesati dalla Giunta del bilancio cui, come ognuno sa, spetta riferire in precedenza circa gli stati di previsione delle spese presentati dai ministri, nemmeno permettevano prognostici molto ottimisti.

Questa la situazione allorchè, il 6 dicembre, non appena il Presidente della Camera ebbe dichiarata aperta la discussione del bilancio della Marina, Saint Bon chiese ed ebbe, per il primo, la parola.

Ogni nuovo oratore suole essere ascoltato dalla Camera con deferente curiosità. Ma non è caso frequente quello di assistere alle prime prove oratorie di un prode comandante di nave da guerra trasformato da un giorno all'altro in uomo politico. Tutti gli sguardi, tutti gli orecchi, erano intenti verso il prestante marinaro dalla bella testa leonina, che, evidentemente un po' commosso, ma con voce chiara e sonora, e resa particolarmente insinuante da un lieve accento forestiero, così cominciava a parlare:

« La mia posizione, Signori, in mezzo a voi è singolarmente difficile; io l'intendo. Educato, come fui, alle fatiche del mare ed agli studi solitari del gabinetto, mi trovo ad un tratto sbalzato in mezzo a voi che non mi conoscete, e di cui non ho l'onore di conoscere che una piccolissima

frazione. E questa difficoltà della mia posizione viene ancora accresciuta da quell'atmosfera di dubbi, di incertezze, di titubanze, dalla quale mi pare di essere circuito. Mi trovo in un mare nebbioso, in un mare non meno pericoloso di quello a cui sono assuefatto, in un mare di cui io non ho la carta di navigazione.

« Però, Signori, quando io mi guardo attorno, vedo cagione a sperar bene. Quest'adunanza non è composta delle intelligenze le più elette che vanti l'Italia? Non siete tutti caldi amanti della patria e del progresso? Non desiderate tutti che la Marina entri nella buona via, che corra sopra quella, che diventi grande? Perchè dovrò dunque temere? D'altra parte, o Signori, se io sono qui solo, se non ho d'intorno a me una schiera di amici che mi sostenga, mi conforti d'aiuto e di consiglio, tuttavia havvi un'altra influenza che mi sostiene, un alito caldo che mi dà vigore e forza; sono le simpatie ardenti di molti e molti nei Corpi della Regia Marina, i quali, vecchi e giovani, ammiragli e sott'uffiziali, senza distinzione di campanile, senza distinzione di categoria, hanno l'occhio rivolto su di me, per vedere se sarò pari alle loro speranze; se saprò tenere alta la mia bandiera, che è la loro; se saprò far trionfare le mie idee che sono idee di progresso.

« Avanti dunque in questo difficile cammino ».

Quale consumato oratore avrebbe saputo trovare parole più acconcie a cattivarsi l'uditorio? Segni non dubbi di approvazione e di incoraggiamento erano a più riprese partiti da tutte le parti della Camera.

Frattanto Saint Bon, pienamente rinfrancato, continuava: « Io cercherò — egli diceva — di spiegarvi i miei intendimenti, tenterò, per quanto sta in me, di metterli in piena luce e di sgombrare tutte le caligini che potessero oscurarli ».

E senz'altro, entrava ad esporre il suo programma per ciascuno dei servizi di sua dipendenza, prendendo, con

molta opportunità, le mosse dalle stesse osservazioni o censure, che, a riguardo di più d'uno fra essi, erano state formulate dalla Commissione del bilancio.

Così, mentre in omaggio a tale procedimento, egli, prima di ogni altra cosa, annunciava di avere iniziato lo studio di cospicue riforme nel Codice, nell'ordinamento della Cassa invalidi, e nell'amministrazione centrale della Marina mercantile, che la Commissione gli aveva mosso appunto di trascurare, faceva, in proposito, la seguente dichiarazione destinata ad essere, in seguito, molte volte citata da oratori e scrittori, come espressione altrettanto felice quanto autorevole di un alto e fecondo concetto economico:

« La Marina mercantile vive di libertà — egli diceva — non di altro ha bisogno: meno viene inceppata dall'azione governativa più fiorisce, maggiori sono i frutti che se ne possono aspettare. L'iniziativa individuale, libera, lasciata a sè stessa, è quanto occorre per la Marina mercantile ».

Ma le teorie economiche non potevano quel giorno molto interessare la Camera. Essa aspettava il ministro sul tema della Marina militare. Ed egli, avviandosi a soddisfarla, cominciava dal passare in rapida rassegna, e con criteri in più di un caso discordanti, per la loro larghezza e modernità, da quelli fino allora generalmente accettati, tutta una serie di importanti quistioni di organizzazione e di amministrazione, ed accennava nello stesso tempo a vaste riforme, alcune delle quali già in corso di esecuzione, altre parecchie, e specialmente le amministrative, tuttora allo studio in omaggio al principio di cui egli si dichiarava fautore, che « in fatto di amministrazione non si può mai usare troppa prudenza nel passare da un sistema all'altro; giacchè non basta studiare il sistema definitivo al quale si vuole giungere, ma bisogna ancora studiare accuratamente la transizione, bisogna studiare ogni anello della catena che unisce l'uno all'altro ».

Giungeva finalmente anche all'argomento del materiale. Era l'argomento più delicato, più scabroso, che egli aveva da trattare. E quand'anche di ciò non fosse stato *a priori* convinto, l'aspetto della Camera, più che mai intenta ad ascoltarlo, sarebbe bastato a provarglielo.

« Intendo benissimo — egli diceva — che il vocabolo materiale richiama subito alla mente vostra la proposta di legge che vi fu presentata per l'alienazione di una parte del materiale galleggiante. Quando l'onorevole ministro delle Finanze, nella sua esposizione, vi parlò di questa alienazione, mi parve che si levasse nella Camera un vento di malcontento, mi parve che si dicesse: perchè abbiamo a diminuire la nostra Marina? Chi è questo figlio della Marina il quale si associa a tale ordine di idee?

« Signori, non si tratta punto di diminuire la Marina... Se si trattasse di giungere a tale risultato, non io certamente, che venni fanciullo nella Marina militare e che, senza un giorno di interruzione, per trent'anni vi sono rimasto; non io che ho tutti i miei amici e compagni nella Marina militare, sarei venuto a farvi questa proposta. Non si tratta di diminuire la Marina militare, si tratta di uscire dalle vie vecchie e di mettersi nella nuova; si tratta di seguire la via del progresso... ».

E con queste abili premesse egli entrava a far la genesi del progetto. Se mai parole dell'ammiraglio De Saint Bon meritarono di essere anche in avvenire ricordate, tali furono indubbiamente, e rimangono, quelle con le quali la Camera lo udì allora ragionare dell'inesorabile legge — tanto spesso, ed in ogni tempo, dimenticata nelle discussioni relative alla Marina — che regola i rapporti tra le condizioni finanziarie di un Paese e lo sviluppo dei suoi armamenti navali. Ecco le sue parole:

« Signori, ho qui sott'occhi la curva dei bilanci della Marina dal 1861 fino al giorno d'oggi. Io vedo che nel 1862 il bilancio della Marina, o per meglio dire la somma spesa per la Marina, ascese a 70 milioni. Da quel tempo, cioè

dal 1862 al 1871, vale a dire per un decennio, la diminuzione fu continua e progressiva ed è perfettamente accennata nell'andamento generale di questa curva. Vi è una sola eccezione ed è relativa all'anno 1866. Ma la ragione è ovvia. Si trattava della guerra. Ma subito dopo il 1866 la curva scende un'altra volta e ripiglia la posizione normale, che avrebbe avuta anche se non avesse esistito quella piccola anomalìa risultante da un grande avvenimento come è la guerra.

« Quando io vedo questa regolarità di curva che dal 1862 scende fino al 1871, e che poi lentamente comincia a rialzarsi fino al giorno d'oggi, io mi persuado che la somma inscritta nel bilancio di un'amministrazione qualunque non è il risultato di un'influenza personale, bensì la conseguenza necessaria di un complesso di circostanze svariatissime. Io credo che non sia nel potere di un uomo l'alterare questa legge che mi risulta generale e fatale. Io credo che se per apportare una qualche modificazione all'andamento generale della curva è stato necessario un avvenimento straordinario come la guerra del 1866, difficilmente un uomo potrebbe sperare di avere l'influenza sufficiente per ottenere un simile risultamento. Ed infatti io non l'ho tentato ».

Esclusa adunque la possibilità di ottenere, pel momento, nuovi e notevoli aumenti di spesa a favore della Marina, egli passava ad esaminare « se non fosse possibile di far qualche cosa » anche con un bilancio di non più che 33 milioni di lire, quale era quello allora in discussione. E rammentava come, appunto con l'obbiettivo del migliore impiego dei fondi disponibili, già altri ministri, prima di lui, e segnatamente il Riboty, avevano manifestato il proposito di risparmiare inutili spese di manutenzione e riparazione sgomberando gli arsenali di parecchie fra quelle stesse navi di tipo antiquato delle quali egli, a sua volta, proponeva ora l'alienazione. Assicurava che l'opinione generale della Marina era concorde intorno alla convenienza di tale provvedimento, e citava il parere pienamente favo-

revole di una Commissione di ammiragli da lui espressamente convocata. Bensì vero che il Consiglio superiore di Marina aveva fatto qualche eccezione al riguardo. Facile gli sarebbe stato di ottenere il completo consenso anche di questo Consesso, semprechè egli, usando di un suo legittimo diritto, ne avesse opportunamente modificata la composizione. Ma non piacevano a lui simili procedimenti, perchè amante « della verità intiera, schietta, nuda come la Venere dei Medici ». Del resto le eccezioni avanzate dal Consiglio superiore non infirmavano la sostanza del progetto da esso perfettamente accettata.

« Il principio cui si informa il progetto è questo : i legni sono inutili. Tutti lo dicono... I più pietosi non negano il principio, chiedono dilazione per pochi di quei legni, ma nessuno nega che quei legni siano inutili : sono un podere, un campo sterile che è gravato dalla fondiaria. Io vi propongo di abbandonarlo al fisco ».

Ma naturalmente più che del progetto in se stesso, destinato ad essere discusso, come si suol dire, in espressa sede, intendeva in quel giorno il ministro ragionare delle conseguenze finanziarie di esso. Ed egli infatti annunciava che, secondo diligenti calcoli da lui fatti fare, alienando, come egli proponeva, tante navi per il costo primitivo di circa 50 milioni, si sarebbe avuta una economia annuale di circa 3 milioni sulle spese di manutenzione, mentre d'altra parte si poteva ragionevolmente sperare sopra un introito straordinario di circa 6 milioni come profitto della vendita. Questi 6 milioni, per accordi presi col ministro delle Finanze, sarebbero andati ad esclusivo beneficio della Marina ed applicati alla riproduzione del naviglio. Il ministro delle Finanze si impegnerebbe inoltre, dal canto proprio, ad anticipare tale somma in due anni, a 3 milioni per anno. Rimanevano così, per un biennio, assicurati — fra economie e nuovi introiti — 6 milioni di maggiori assegni a favore della riproduzione del naviglio. Ma ciò non era tutto. Infatti il ministro faceva ancora sapere che il

Governo aveva trovato modo di assicurare alla Marina la continuazione di tale benefizio per altri tre anni a partire dalla scadenza del biennio suaccennato, e ciò mediante il passaggio di un credito di tre milioni dal bilancio della Guerra a quello della Marina, prelevandoli da un fondo straordinario precedentemente concesso al primo dei due Ministeri per lavori di difesa dello Stato.

Poichè nel bilancio ordinario già si trovavano assegnati per la riproduzione del naviglio 6 milioni, erano dunque 12 i milioni annui che la Marina avrebbe d'allora in avanti e, durante cinque anni, potuto destinare alla costruzione di nuove navi: e complessivamente 60 milioni, cioè 10 milioni di più del costo di tutto il materiale antiquato da alienarsi.

Esponendo queste cose il ministro ricordava, con non dissimulata soddisfazione, come, nemmeno nei bei tempi fra il 1860 e il 1866, quando l'Italia spendeva per la sua Marina oltre 80 milioni all'anno, la somma assegnata alla riproduzione del naviglio mai non avesse raggiunto la cifra a cui dovevano portarla le operazioni da lui proposte, e come ancora due anni prima, nel 1872, tale somma non fosse che di 2 milioni. « Noi da 2 milioni passiamo a 12 — ei diceva — vedete che da questo lato la condizione finanziaria è più che soddisfacente ». Ed aggiungeva che quand'anche l'Italia avesse allora voluto spendere di più per nuovi navi, non avrebbe potuto farlo senza ricorrere all'estero, provvedimento che egli dimostrava « assolutamente inopportuno » con argomentazioni più d'una delle quali potrebbe, all'occorrenza, servire molto bene anche oggi per sostenere analoga tesi.

Ma quali e quante nuove navi contava il ministro di costruire, una volta approvato il suo piano finanziario?

« Nel momento attuale — egli rispondeva — dobbiamo essere prudenti nell'ordinare le costruzioni nuove. La prudenza è sempre necessaria; ora più che mai perchè quando una torpedine Whitehead, che costa 1000 lire in media, ha

la potenza di distruggere un bastimento che costa 14 milioni, bisogna andare adagio a costruire bastimenti che costano tanto ».

Tutti i nostri lettori sanno oggi in che consista la torpedine semovente Whitehead, più comunemente conosciuta fra noi col nome di *siluro*. Allora era la gran novità del giorno ed appena cominciava ad essere adottata dalle diverse Marine. La Marina nostra ne aveva acquistato, appunto in quei giorni, il segreto dall'inventore.

Fatta alla Camera una colorita descrizione del nuovissimo e formidabile congegno di guerra, il ministro, con perspicace visione del futuro, dichiarava che, in attesa di conoscere se, ed in qual modo, le navi dei tipi fino allora adottati potessero essere messe in grado di efficacemente difendersene, conveniva, a suo avviso, pensare frattanto a costruire navi di tipo affatto nuovo, cioè di piccole dimensioni, velocissime, atte a combattere servendosi precisamente della nuova arma: egli le chiamava portatorpedini. Era all'incirca il concetto in base al quale dovevansi, venticinque anni più tardi, costruire le moderne torpediniere di alto mare.

Trattandosi tuttavia di navi di tipo non ancora sperimentato nella pratica, il ministro soggiungeva che avrebbe cominciato col farne costituire una prima di cui aveva già pronti i disegni, mentre avrebbe, nel frattempo, continuato a studiare la migliore utilizzazione possibile delle altre navi maggiori già in servizio o ancora in costruzione. E, postochè la Commissione del bilancio — facendosi interprete di una domanda già molte volte, ma con scarsa fortuna, rivolta ai suoi predecessori, e che anche oggi, con insistenza degna di migliore causa, viene di tanto in tanto rivolta ai suoi successori — gli aveva chiesto la presentazione di un piano organico della Marina, egli pigliava occasione dalle dichiarazioni già fatte per fare ancora queste altre, le quali, appunto perchè tuttora di attualità, meritano di essere riportate, almeno nella loro parte più essenziale:

« Un piano organico del materiale del concetto della Commissione dovrebbe naturalmente essere una definizione per legge del quantitativo di forza militare che il Paese deve costantemente mantenere. Ora, o Signori, in questo quantitativo mi piace considerare due cose: la specie dell'unità ed il numero.

« La qualità necessaria di un'unità qualunque è quella dell'immutabilità. Quando un'unità abbia un valore oggi, domani ne abbia uno maggiore, dopo domani diminuisca un'altra volta, evidentemente non è più unità, non può servire di punto di paragone alla misura di altre quantità. Ora nel caso di un organico del materiale quale unità possiamo scegliere? La nave da battaglia? Tre anni fa costava 3 milioni (allora il vascello era di legno); ora, come vi dissi pochi istanti fa, la fregata corazzata che sta in cantiere costa 14 milioni: differenza 11 milioni.

« Un'unità che in pochi anni cambia di 11 milioni nel suo valore non è un'unità possibile.

« Eliminato il bastimento, quale altra unità rimane? *Il milione: questa è la vera unità.*

« Ma allora il piano organico non è più un organico del materiale, bensì un organico finanziario ».

« Passiamo a considerare il numero. Non vi è nessuna ragione intrinseca per cui un paese debba avere una potenza marittima determinata, anzichè un'altra. Tutte le cause determinanti sono necessariamente contingenti; dipendono dalla politica estera, dallo sviluppo del commercio, dalle risorse delle finanze, e più specialmente dalle forze navali degli altri paesi ».

E qui dimostrava che l'Inghilterra non aveva piano organico per la sua Marina e non l'aveva la Francia, e concludeva: « Dunque, Signori, la formazione di un piano organico del materiale è una cosa molto difficile; è una ricerca che somiglia un poco a quella dell'unità di valore presso gli economisti ».

Non volendo, ciò nondimeno, prendere di fronte un de-

siderio che sapeva condiviso da parecchi membri della Camera, egli abilmente trovava modo di dare a quel desiderio una interpretazione accettabile, e si impegnava a fare il possibile per corrispondervi, non dissimulando che gli sarebbe però occorso molto tempo, ed infatti gliene occorse tanto che cessò di essere ministro prima di avervi corrisposto.

Altre notevoli dichiarazioni egli faceva poi circa le stazioni all'estero, anche a questo riguardo affrontando opinioni molto in voga allora ed oggi non meno che allora.

Dimostrava come fosse illusorio il credere che navi da guerra di vecchio tipo e deficienti di qualità nautiche e militari, quali quelle che la Marina italiana poteva allora mandare all'estero — e quali sono, diremo noi, la maggior parte di quelle che essa può mandarvi anche oggi — avessero ad esercitare realmente valida protezione del commercio e delle colonie nazionali. E, prevenendo l'osservazione che anche Inghilterra e Francia adoperano talvolta per tale scopo navi poco migliori delle nostre, faceva considerare quanta differenza corra fra l'Italia e quelle nazioni, che, se mandano all'estero qualche nave scadente, sono sempre in grado di farne appoggiare l'azione da numerose e formidabili squadre di navi eccellenti, mentre d'altra parte hanno in ogni punto del globo possedimenti territoriali e porti di rifornimento. Non doversi mai dimenticare — ei diceva — che scopo supremo della Marina da guerra è la difesa delle frontiere marittime della Patria. Quindi, pur riconoscendo l'opportunità di mantenere all'estero qualche stazione navale, destinandovi, per quanto possibile, navi realmente atte allo scopo, proponeva di subordinarne il numero e l'importanza alle esigenze della difesa nazionale, in modo da poter avere sempre pronte ed a portata di mano tutte le navi dell'armata utilmente impiegabili in caso di guerra.

Prendendo finalmente in considerazione alcune osservazioni della Commissione del bilancio circa gli arsenali conveniva sull'opportunità di cedere al commercio l'arsenale

di Napoli, passandone i servizi militari a Taranto: esprimeva però l'avviso che tale passaggio non potesse effettuarsi senza prima avere assicurato altro lavoro agli operai di quell'arsenale, coll'istituzione nel golfo di potenti stabilimenti industriali privati. Accennava poi a lavori da eseguirsi oltre che a Spezia ed a Taranto, anche a Venezia, e chiudeva il suo discorso con una calda evocazione delle antiche glorie della Regina dell'Adriatico, traendone lieti auspici pur l'avvenire della Marina nazionale.

Il riassunto che di questo discorso abbiamo tentato di fare, volendone ricordare almeno i punti più salienti, non può certamente bastare da solo a spiegare l'accoglienza trionfale che esso ebbe.

Indiscutibilmente tale accoglienza fu, prima di tutto, dovuta alla sostanza delle cose in esso contenute. Si poteva infatti dissentire — ed i dissenzienti, come vedremo, rimanevano parecchi — dal nuovo ministro circa uno piuttosto che un altro fra i concetti che egli aveva esposto, ma non era possibile disconoscere che questi, nel loro insieme, costituivano un completo, esplicito, organico programma di governo e di progresso, e che l'autore di esso possedeva i requisiti necessari per sostenerlo ed attuarlo. L'antica e tanto dibattuta questione se il ministro della Marina dovesse essere civile o militare trovava finalmente la più logica e naturale delle soluzioni nella persona di un militare, di un marinaro, che all'alta competenza professionale mostrava essere in grado di accoppiare non solo l'abilità oratoria, ma sopratutto la larghezza e la indipendenza di vedute del vero uomo di Stato. E di ciò chiunque nutrisse in petto sentimenti di sincero patriottismo non poteva che grandemente rallegrarsi.

Ma non meno della sostanza, d'altronde non a tutti egualmente accessibile, era stata apprezzata la forma del fortunato discorso: forma nuova, essenzialmente attraente, e non per lenocinî di parola, ma per la costante e suggestiva intonazione di franchezza e di convincimento, per l'eleva-

tezza e la novità delle argomentazioni, per le frequenti ed inattese scappate di umorismo.

Si aggiunga a tuttociò il fascino personale dell'uomo per la fama dell'ingegno, per il prestigio militare, per lo stesso aspetto fisico di lui.

Occorre ricordare con quanto calore la pubblica opinione si affrettasse ad associarsi alle impressioni del Parlamento? Chi si volesse pigliare la pena di rintracciare i periodici italiani di quei giorni vi troverebbe che, da un estremo all'altro della penisola, non si parlava che di Saint Bon e del suo discorso. Da per tutto si pubblicavano cenni biografici e ritratti dell'antico comandante della *Confienza* e della *Formidabile*, rievocando i gloriosi ricordi militari della sua carriera, mettendone in evidenza nel modo più favorevole la dottrina ed il carattere. Si sarebbe detto che in quella unanimità di omaggi il Paese cercasse conforto alle dolorose verità delle quali aveva testè udito la conferma dalle labbra del valoroso marinaro.

E poichè egli, nel pronunciare la sentenza di morte del passato, aveva anche saputo far nascere nell'animo dei propri concittadini la speranza di un luminoso avvenire, questi non tardavano a dimostrargli la loro fiducia colla migliore testimonianza che potessero allora offerirgliene. Due collegi elettorali si trovavano in quel momento vacanti e dovevano eleggere il loro deputato dentro pochi giorni: il III collegio di Venezia ed il collegio di Pozzuoli: ed entrambi, il 14 dicembre, raccoglievano i loro suffragi sul nome del ministro De Saint Bon.

X.

Primo Ministero (1873-1875)

Dal giorno in cui pronunciò il suo primo discorso parlamentare, l'ammiraglio De Saint Bon rimase ancora ministro circa quattordici mesi, nè in quel periodo, per quanto breve e politicamente travagliatissimo, gli mancarono altre occasioni di affermare sempre più la propria personalità così di fronte alle due Camere, come alla pubblica opinione. Tuttavia, or per buone ragioni, or per pretesti che mal dissimulavano inclinazioni pertinacemente avverse alle idee da lui propugnate, quasi un intiero anno dovette ancora passare prima che venisse in discussione a Montecitorio quel progetto dell'alienazione delle navi, che — non abbiamo mestieri di ripeterlo — formava il caposaldo finanziario del suo programma, e dalla approvazione del quale egli ansiosamente aspettava non solo gli aiuti necessari per dare conveniente sviluppo alla parte tecnica di tale programma, bensì anche una esplicita e ben determinata testimonianza di fiducia, della quale, non ostanti gli applausi ottenuti come oratore, sentiva, e con ragione, tuttora il bisogno.

Nel luglio si ebbe un'altra proroga di sessione parlamentare seguita da scioglimento della Camera e da convocazione dei Comizi per le nuove elezioni. Peculiare ca-

ratteristica di quelle elezioni fu il numero insolitamente rilevante di candidature militari di marina sostenute dai rispettivi fautori col principale argomento della necessità che il Parlamento si pronunciasse senza ulteriori ritardi sulla legge dell'alienazione delle navi. Saint Bon che, dopo la duplice elezione del dicembre dell'anno precedente, aveva optato per il collegio di Pozzuoli, ebbe anche questa volta la soddisfazione di essere eletto in due collegi; in quello di Pozzuoli ed in quello di Spezia. Molto importante appariva quest'ultima elezione comechè dovuta a votazione imponentissima, ma sopratutto perchè avvenuta nel principale centro militare marittimo del Regno. Potevasi considerare come un solenne voto di fiducia che la Marina dava al ministro ed un voto tanto più significante in quantochè questi aveva lasciato intendere agli elettori di Spezia che, ove fosse stato rieletto a Pozzuoli, « non avrebbe potuto senza ingratitudine abbandonare il collegio che primo lo aveva festosamente accolto, quando egli non appariva agli occhi dei più se non come una meteora fugace».

Queste parole, per vero, appartengono ad un discorso pronunciato dal Saint Bon a Spezia giusto un mese dopo l'elezione, ma, mentre esse corrispondono perfettamente ad altre anteriori ed analoghe dichiarazioni di lui, sono notevoli anche per la ragione che permettono di gettare uno sguardo negli intimi sentimenti dell'uomo e del ministro in circostanze per lui tanto lusinghiere e confortanti.

Recatosi a Spezia per ringraziare quelli elettori, vi era stato ricevuto con straordinario entusiasmo. Si sapeva che avrebbe pronunciato un discorso e l'aspettazione era grandissima. Nessuna occasione più propizia di quella potevasi a lui presentare per esporre pubblicamente ciò che gli era riuscito fino a quel giorno di fare non ostanti le continue dilazioni della discussione della legge sull'alienazione delle navi, e ciò che ancora si proponeva e sperava poter fare in relazione con le future sorti di quella legge. Tema principale del suo discorso, destinato a non meno clamorose

accoglienze e non meno vivaci commenti del primo suo parlamentare, fu infatti tale esposizione resa particolarmente interessante per il grande contrasto tra l'ardore di movimento e di progresso del ministro e le angustie finanziarie dell'amministrazione da lui diretta. Sono rimaste proverbiali le eloquenti parole con le quali egli, nel deplorare tali angustie, e ragionandone, non solo sotto l'aspetto delle condizioni generali della finanza, ma anche sotto quello della distribuzione del pubblico denaro tra i diversi servizi dello Stato, argutamente paragonava questo denaro ad una torta della quale ciascuna delle amministrazioni sedute alla mensa comune riceveva una fetta più o meno proporzionata ai propri bisogni, mentre alla Marina, povera Cenerentola, ne era appena riserbata una affatto insufficiente mezza fettuccia. Meno conosciute, ma non perciò meno degne di essere ricordate, sono queste altre dichiarazioni che egli, nella medesima circostanza, faceva intorno alle cause di quello stato di cose ed ai rimedi per farlo cessare.

« Suvvia — ei diceva — parliamo francamente, l'Italia non ripone nella Marina da guerra la fiducia di cui questa ha bisogno e di cui è degna; non ascolta le note che parlano in favore della Marina. Invano le si ricorda che cinque sesti delle sue frontiere sono frontiere marittime, indarno le si additano le sue isole importanti, facile preda dello straniero in caso di guerra; le si dice inutilmente che in 48 ore sessantamila uomini possono essere sbarcati su di un punto qualunque della costa in completo assetto di guerra; non giova rammentarle che la nostra proprietà sul mare non ascende a meno di un miliardo e che questo miliardo sarebbe assolutamente perduto in caso di una guerra improvvisa. Tutto questo non vale; è fiato sprecato; l'Italia chiude gli orecchi e per giustificare a se stessa la sua indifferenza si dice: a fare una Marina efficace occorrono troppi più milioni di quelli che possiamo spendere; ed aggiunge, diciamolo francamente, aggiunge: e se noi

li spendessimo questi milioni, siamo sicuri che sarebbero spesi bene? Questo è l'ordine di idee che prevale in Paese nel momento attuale riguardo alla Marina ».

«....... Come si rimedia a questo stato di cose? Illuminando l'opinione pubblica. Bisogna in primo luogo che essa si persuada che nel momento attuale non è necessario spendere per la Marina quel subisso di milioni che si crede per renderla forte ed efficace, perchè una nave sola veramente moderna è superiore a parecchie navi buone di dieci anni fa. In secondo luogo bisogna persuaderla di questa grande verità, che i nostri uomini sanno costruire e maneggiare i bastimenti al pari di qualunque altro. A questa impresa difficilissima io mi sono sobbarcato, o Signori, nè sarei stato tanto audace se non avessi conosciuto il personale che doveva dipendere da me. Ma quando si dispone di ingegneri come quelli che lavorano nei nostri arsenali, di ufficiali come i nostri, di marinai come quelli che vi ho dipinti, di operai valenti in ogni maniera di arti, credetemi, o Signori, non vi è disegno che si possa dire temerario. Quello che io formai fu questo: di non permettere mai che una nave esca d'ora in poi dai nostri cantieri senza che essa sia, almeno in qualche parte, superiore a quanto possedono di migliore in tipi analoghi le nazioni marittime più potenti ».

E dimostrava con la scorta di fatti concreti come tutti gli atti della sua amministrazione a partire dal primo giorno della sua assunzione al Ministero si fossero conformati a questi propositi.

Quanto all'avvenire, messa ancora una volta in evidenza la necessità di alienare le navi antiquate, e fatto cenno delle vicende della legge da lui a tal uopo presentata, così seguitava il suo dire: « Se la legge sarà approvata, io continuerò nella via in cui mi sono messo; ma se il maggior numero di pollici si volgerà invece verso il terreno, non crediate che perciò il mio programma debba venire completamente abbandonato; potrà essere indugiato

per un certo tempo; abbandonato, io credo di no. È nella natura dell'umanità di rigettare talvolta lontano da sè la coppa del progresso, ma quando le sue labbra si sono avvicinate all'orlo della tazza, quando hanno libato l'ambrosia che vi è contenuta, difficilmente essa dice: « io ne sono sazia ».

Non erano queste le ultime parole del suo discorso, ma potevano perfettamente considerarsene come l'epilogo. Se la legge dell'alienazione non veniva approvata egli si sarebbe dimesso. Su ciò non poteva rimanere dubbio.

Siamo passati oltre alla svelta sulla parte tecnica di questo discorso, comechè subordinata anch'essa ad obbiettivi di circostanza. Ma, pur trascurando, ed appunto per questo motivo, di seguirne le traccie, non potremo certamente dispensarci dal trattenere alquanto i lettori intorno agli importantissimi argomenti in essa accennati. Ciò faremo il più semplicemente e brevemente possibile.

Quanto valore Saint Bon attribuisse alla invenzione della torpedine semovente Whitehead non abbiamo bisogno di rammentare. Come già precedentemente davanti alla Camera, così ora davanti agli elettori di Spezia, egli non aveva esitato a manifestare il convincimento che la nuova invenzione fosse destinata a produrre nel materiale e nei metodi di guerra navali innovazioni e sconvolgimenti non inferiori a quelli prodotti dal vapore e dalla corazza. Era l'arma del progresso, l'arma che, per il suo limitato costo e per i suoi terribili effetti, pareva inventata espressamente a favore delle Marine povere di denaro e ricche di uomini audaci. Nessuna meraviglia che nella mente di Saint Bon ragione ed inclinazione si accordassero appieno nel procacciare alla nuova arma le di lui preferenze. Assumendo il Ministero egli aveva trovata iniziate, per opera del suo predecessore Riboty, le pratiche occorrenti per l'acquisto del brevetto di invenzione Whitehead. Portate senza ritardo a conclusione queste pratiche, le quali comprendevano anche l'acquisto di un certo numero di torpedini

fabbricate a Fiume dallo stesso inventore, egli si era altresì affrettato a disporre che nell'arsenale di Venezia fossero instituite officine capaci di fabbricare, alla loro volta, quei delicatissimi apparecchi indipendèntemente dalla soggezione forestiera. Le medesime officine dell'arsenale di Venezia dovevano fabbricare le torpedini fisse specialmente destinate alle difese subacquee dei porti dello Stato. Non da tutti si sa che i nomi ufficiali delle diverse specie di torpedini in uso nella nostra Marina, nomi ormai registrati anche nei comuni vocabolari italiani, furono allora scelti e resi regolamentari dal ministro De Saint Bon: così il nome di *Siluro* per la torpedine semovente Whitehead, così il nome di *Ginnoto* per la torpedine fissa, depositata in fondo al mare e pronta ad esplodere al momento opportuno.

Provveduto al materiale, occorreva provvedere al personale atto ad efficacemente impiegarlo. E Saint Bon vi provvedeva instituendo a bordo della corvetta *Caracciolo* una scuola torpedinieri analoga alla Scuola cannonieri. Primo comandante ed ordinatore di questa scuola, che non tardò a dare, a sua volta, eccellenti risultati, fu il capitano di fregata Enrico Morin.

Contemporaneamente diligentissime cure erano dal ministro dedicate alla preparazione della nave portatorpedini da lui preconizzata, fino dall'anno precedente, alla Camera, quale primo campione dei formidabili, e nello stesso tempo economici, nuovi arnesi da guerra destinati, come egli asseriva, a prendere il posto delle navi dei vecchi tipi, inette oramai a resistere all'azione preponderatamente distruttrice del siluro.

Un venerando ingegnere, l'ispettore del Genio navale Felice Mattei, autore dei disegni di parecchie fra le meglio riuscite antiche fregate della Marina sarda, ed anche dell'italiana, aveva, con giovanile iniziativa, preparato già da qualche tempo un progetto di nave all'incirca del tipo vagheggiato dal Saint Bon. E il Saint Bon, che del Mattei

faceva grandissima stima, aveva con entusiasmo, accolto, ed insieme all'inventore ristudiato, quel progetto, nel quale tutto era nuovo non solo in relazione ai caratteri guerreschi della nave, ma anche alle stesse forme della carena di essa, completamente diverse dalle fino allora comunemente adottate. Da tali insolite forme tanto il Mattei come il Saint Bon si ripromettevano ragguardevoli vantaggi specialmente sotto l'aspetto del cammino, che, secondo i loro calcoli, doveva raggiungere le venti miglia all'ora; velocità veramente straordinaria per quel tempo. Anche questo portatorpedini, per il quale Saint Bon aveva scelto il nome di *Pietro Micca,* doveva venire costruito nell'arsenale di Venezia. All'infuori di queste notizie di ordine generale poco altro sapevasi dal pubblico intorno ad esso, perchè tutto quanto con esso aveva attinenza doveva, per ordine del ministro, rimanere segretissimo. Tale segretezza naturalmente raddoppiava la curiosità e l'attesa. Conviene però dire che tra gli ufficiali di marina, meglio informati del comune del pubblico, era abbastanza diffuso il dubbio che la nave non avesse a pienamente corrispondere alle speranze in essa riposte. Nè sarà precorrere di molto gli avvenimenti di cui stiamo trattando, lo aggiungere che, e specialmente per motivo delle sopramenzionate forme di carena, i fatti diedero poi ragione a quelli ufficiali.

Del resto, anche indipendentemente dai pronostici relativi alla futura riuscita del *Pietro Micca,* le ripetute dichiarazioni di Saint Bon circa il capitale assegno, che, a suo giudizio, l'Italia avrebbe dovuto fare sopra navi di simil genere per la sua difesa marittima, non avevano trovato nella Marina che assai riservato consenso. Non era egli certamente solo nell'apprezzare l'utilità dello impiego delle torpedini e dei battelli portatorpedini per quella difesa: potevasi anzi con sicurezza prevedere che i nuovi ordegni avrebbero presto trovato fra i nostri marinai, come d'altronde fra quelli di tutte le nazioni, partigiani più convinti ed ardenti di lui stesso. Ma per quanto l'avvenire appa-

risse promettente di ulteriori e cospicui perfezionamenti in tali ordegni, e per quanto fosse ancora lontano il tempo in cui questi, pur avendo compiuto notevolissimi progressi, sarebbero stati definitivamente classificati quali mezzi di guerra militari marittimi di impiego limitato a speciali circostanze di tempo e di luogo, la grande maggioranza della gente di mare non sapeva concepire allora, come non saprebbe concepire oggi, una ragionevole ed efficace difesa marittima se non basata prima di tutto sul possesso di un'armata, quanto più possibile numerosa e potente, di vere navi da battaglia.

Altre iniziative del ministro, e di maggior momento che la costruzione del *Pietro Micca*, la cui memoria rimarrà nella storia delle costruzioni navali del secolo XIX come quella di un esperimento, se non felice, certamente geniale, perchè, come altrove ci accadde di notare, rappresentante un concetto di futuro larghissimo sviluppo, non tardarono del resto a dimostrare a chi avesse potuto dubitarne che, se Saint Bon attribuiva grande valore ai battelli torpedinieri, non meno ne attribuiva alle navi di tipo diverso, purchè costruite ed armate secondo i dettami del progresso.

Il suo predecessore — già lo dicemmo — aveva pensato di costruire, oltre due navi a torri, anche parecchie navi minori e ne aveva distribuito la costruzione fra i principali cantieri militari e privati dello Stato. Erano tutte, queste ultime, navi di importanza affatto secondaria non solo per la loro mole, ma per il loro tipo, e quasi tutte abbastanza scadenti anche sotto questo aspetto, perchè progettate subordinatamente a considerazioni poco conciliabili colla loro efficacia guerresca. Un inaspettato e benefico soffio di vitalità e di progresso doveva mutare ad un tratto la natura e il destino della maggior parte di esse. Così una mediocre cannoniera a scafo di legno, progettata per una velocità di tredici miglia, che si trovava in corso di costruzione a Venezia, veniva, per ordine di Saint Bon, fatta allungare e rinforzare, resa atta a portare eccezio-

nale carico di combustibile e perciò a lunghe navigazioni, dotata di potentissima macchina di nuovo ed espresso tipo inglese, trasformata insomma in un vero e proprio incrociatore di alto mare, capace di velocità e autonomia non inferiori a quelle delle più stimate navi congeneri delle Marine estere: era il futuro *Cristoforo Colombo*. Così un avviso a ruote, vero anacronismo navale, che era stato messo in costruzione presso la ditta Ansaldo di San Pier d'Arena collo scopo precipuo di utilizzare la vecchia, ma ancora valida, macchina di altra nave a ruote non più atta a navigare, fu da Saint Bon trasformato in nave ad elice e provveduto, esso pure, di moderno e poderoso apparato motore capace di farne, per quanto possibile, un avviso sul serio e non soltanto di nome. Ad accrescere la scarsa potenza offensiva di questa nave Saint Bon la volle pure munita di un apparecchio subacqueo per lanciare siluri, e tale innovazione, che egli, fin dai primi giorni del suo Ministero aveva manifestato l'intendimento di applicare a tutte le nostre navi, fu, se non assolutamente il primo, certamente uno dei primi esempi in Europa dello impiego di consimili apparecchi a bordo a navi di quel tipo. Era la futura *Staffetta*. Così, profittando della favorevole circostanza che la ditta Orlando di Livorno, cui era stata dal ministro Riboty affidata la costruzione di due cannoniere di piccolo dislocamento e della velocità massima di. undici miglia, ancora non aveva cominciato a costruire gli scafi di quelle navi, abbenchè ne avesse quasi finito le macchine, Saint Bon modificava la primitiva ordinazione data a quella ditta in altra di un unico avviso, di dislocamento ed armamento all'incirca eguali a quelli della *Staffetta*, cui furono adattate entrambe le due suddette macchine ed imposto il nome *Rapido*. Così, finalmente, di due grossi rimorchiatori che erano in costruzione a Castellamare Saint Bon fece due cannoniere capaci di navigare discretamente a vapore ed a vela, e le chiamò *Scilla* e *Cariddi*.

Superfluo notare che trasformazioni di questo genere, su navi più o meno difettose dall'origine, non erano, nè potevano essere, che ingegnose rappezzature: tuttavia ciascuna di esse già portava indubbiamente l'impronta dell'applicazione del principio dal Saint Bon proclamato davanti agli elettori di Spezia, che nessuna nave avesse più ad escire dai cantieri italiani senza che essa fosse, almeno in qualche parte, superiore a quelle di tipo analogo delle altre nazioni.

Ma dove tale principio doveva realmente trovare vasta ed efficace applicazione era nella costruzione delle due grandi navi a torri, *Duilio* e *Dandolo*. Non poche e non lievi sono infatti le differenze che corrono tra il *Duilio* ed il *Dandolo* noti al pubblico italiano ed il *Duilio* ed il *Dandolo* originalmente progettati da Benedetto Brin. E queste differenze, quantunque introdotte in tali progetti dallo stesso Brin, sono dovute all'iniziativa di Saint Bon. Il che nulla toglie ai meriti del Brin, chè sarebbe anzi facile dimostrare come l'opera del valentissimo costruttore, considerata sotto il semplice aspetto della ingegneria navale, era più perfetta nella sua primitiva edizione che in quella successivamente modificata.

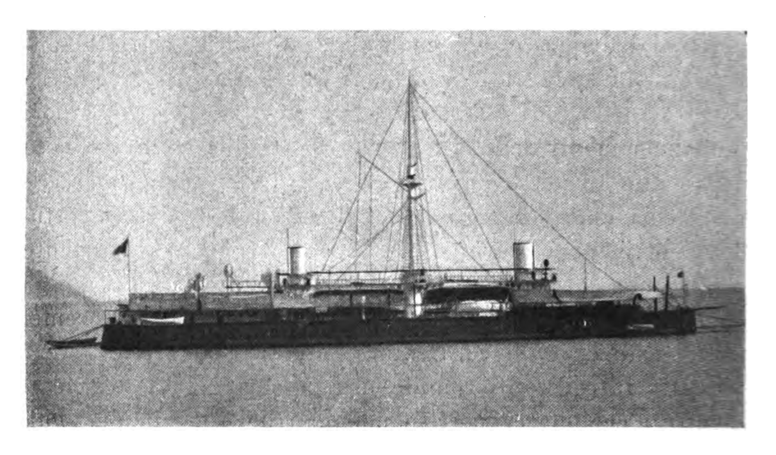
Ognuno conosce come la memorabile data della prima adozione di piastre di corazzatura per la difesa dei fianchi delle moderne navi da guerra contro i proiettili nemici abbia altresì segnato il principio di quella meravigliosa gara di potenza ed efficacia tra cannone e corazza che, sebbene più volte arrivata, da allora in poi, a tali estremi da farne sembrare materialmente impossibile la continuazione, dura, ancor oggi, più ardente e feconda che mai, in tutte le Marine militari. Allorquando, nel 1872, Benedetto Brin pose mano a disegnare i futuri *Duilio* e *Dandolo*, già le artiglierie navali erano tanto cresciute di potenza e nello stesso tempo anche di mole, e tanto spesse, e per conseguenza pesanti, erano diventate le corazze, che per non aumentare al di là di ogni misura i dislocamenti

delle navi, i costruttori di esse erano stati obbligati a ridurne lo armamento a pochi, per quanto potenti, cannoni, ed a restringerne la corazzatura alle sole parti essenzialmente vitali, cioè alla linea di galleggiamento, ai ridotti ed alle torri contenenti i cannoni ed i principali organi di manovra e di governo, contentandosi di provvedere il meno insufficientemente possibile alla protezione del resto dello scafo col diminuirne alle minime proporzioni le parti emergenti dall'acqua e col moltiplicarne gli scompartimenti stagni. Ma anche tali espedienti dovevano ben presto risultare inadeguati di fronte a nuovi e sempre maggiori perfezionamenti delle artiglierie. In quello stato di cose come ulteriormente provvedere alla difesa? Questo era il problema che gl'ingegneri navali di tutte le nazioni studiavano in quei giorni e che Benedetto Brin felicemente risolse con le sue navi tipo *Duilio.*

Immaginò egli un tipo di nave nel quale le parti estreme, alleggerite da ogni corazzatura laterale, dovevano essere protette in senso orizzontale da un ponte o zatterone a struttura cellulare, corrispondente alle regioni del galleggiamento, e costituente, grazie alla sua stessa struttura, non solamente un valido mezzo per contenere dentro ristretti limiti gli eventuali danni delle offese nemiche, ma insieme, e sopratutto, un prezioso coefficiente di galleggiabilità dello scafo in caso di allagamento di qualcuna delle sue tante suddivisioni. Diveniva così ancora perfettamente possibile di assicurare con corazze adeguate allo scopo l'invulnerabilità della parte centrale della nave e di sistemarvi cannoni del massimo calibro, senza perciò eccedere ragionevoli limiti di dislocamento. Questo il concetto fondamentale del *Duilio.* Sarà appena necessario mettere in rilievo come precipua e nuovissima caratteristica di tale nave fosse appunto lo impiego del sopramenzionato zatterone cellulare, geniale trovato che doveva ricevere numerose applicazioni in tutte le Marine, e di cui qualche ingegnere straniero volle anche contestare al

Brin la priorità, però senza fondamento concreto, chè la prima nave estera sulla quale venne adottato fu la corazzata inglese *Inflexible*, somigliante al nostro *Duilio* sotto più di un aspetto, ma incominciata oltre un anno più tardi.

Quattro grandi cannoni da sessanta tonnellate, sistemati a coppie dentro due torri girevoli, dovevano costituire il principale armamento delle due nuove navi italiane, mentre



Regia nave *Duilio*.

le maggiori e più recenti navi dell'estero, cominciando da quelle inglesi dei famosi tipi *Devastation* e *Dreadnought*, delle quali le nostre, perfezionamenti a parte, potevano considerarsi diretta derivazione, portavano appena cannoni da 35 o 38 tonnellate. Questa preponderanza non parve ancora sufficiente al ministro Saint Bon, il quale concretò il suo *Desideratum* nella nota formula: « dovere i cannoni delle nostre navi non soltanto superare in potenza qualunque altra bocca da fuoco fino a quel giorno fabbricata, bensì essere i più potenti che l'industria si trovasse allora in grado di fabbricare. Così nacquero gli enormi cannoni da 100 tonnellate, espressamente fabbricati per la nostra Marina, prima che per qualsiasi altra, dalla ditta inglese Armstrong. E questi nuovi cannoni portarono con sè nuovi e

più ingombranti congegni di manovra e meccanismi di svariato genere, nuovo e non meno enorme munizionamento, nuove esigenze di spazio e di protezione. Conseguenza inevitabile di tutto ciò una notevole alterazione nelle primitive proporzioni tra la parte corazzata e quelle non corazzate della nave, alterazione che Benedetto Brin seppe compiere senza apprezzabili inconvenienti, ma dalla quale doveva, qualche anno più tardi, scaturire, come vedremo, una vivace polemica internazionale con intervento anche di Saint Bon.

Il quale, frattanto, non perdendo di vista i pericoli ed i vantaggi delle armi subacquee, esigeva ancora che le due nuove navi, in mancanza di più efficaci mezzi di protezione dei loro scafi contro quelle armi, fossero almeno poste, a tale riguardo, nelle condizioni meno sfavorevoli possibili mediante un ulteriore aumento nel numero dei rispettivi scompartimenti stagni. Era lo stesso principio, nell'applicazione — di continuo perfezionata — del quale le navi di tutte le Marine cercano, anche oggi giorno, il loro migliore presidio contro offese di simil genere.

Egualmente per volere di Saint Bon, erano, in quel torno, introdotti nella Marina nostra i primi apparecchi illuminanti elettrici di esplorazione e le prime mitragliere, e degli uni e delle altre le nostre navi venivano convenientemente provvedute. Nello stesso tempo, affinchè queste potessero, esse medesime, valersi del siluro come mezzo di offesa, Saint Bon disponeva che fossero, alla lor volta, dotate di apparecchi di lancio.

Al *Duilio* poi, la cui costruzione era maggiormente avanzata, faceva assegnare addirittura un piccolo battello portatorpedini capace di entrare ed uscire con la propria macchina — come in un porto — dentro una vasta galleria praticata nella poppa della nave, provveduta di saracinesca a tenuta d'acqua e perfettamente dissimulata, nelle circostanze ordinarie, dai battenti di altra porta più esterna. Idea nuovissima, che però non ebbe, in seguito, altre ap-

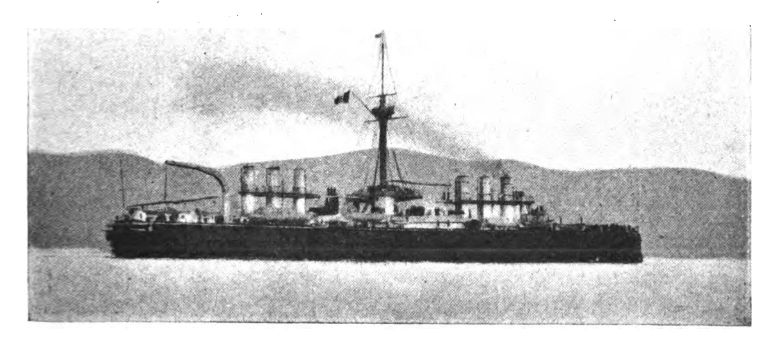
plicazioni all'infuori di questa. Più d'uno fra i lettori ricorderà certamente di aver assistito in qualche rada italiana alla sensazionale manovra dell'uscita della piccola torpediniera dal seno del *Duilio,* e ricorderà anche quanto quello spettacolo contribuisse alla patriottica esaltazione d'animo degli astanti, già più che propensi, per la gran fama onde l'imponente nave era dovunque preceduta, a considerarla come insuperabile campione dell'arte navale guerresca.

Non l'aveva come tale preannunciata agli elettori di Spezia lo stesso Saint Bon quando, nel far loro conoscere la sua intenzione di imporre ad essa il nome del celebre console romano che primo vinse per mare i Cartaginesi, diceva ancora: « Io ho sperato che questo nome dato alla prima nave italiana che nell'atto di scendere dal cantiere potrà dire: « Sono sola al mondo », sia presagio per lei di un avvenire glorioso? ».

Senonchè, le navi del tipo *Duilio,* per quanto conto egli mostrasse di farne, non erano ancora quali egli riteneva dover essere le navi destinate a costituire, insieme ai battelli portatorpedini, la nuova Marina italiana. Egli andava maturando nella mente un suo proprio tipo, nel quale — sono parole di un suo discorso alla Camera — dovevano trovarsi riuniti, e, portati ciascuno al massimo grado, i tre primordiali requisiti della nave da guerra: autonomia, velocità, forza. Era il tipo embrionale della futura *Italia* e della futura *Lepanto.* È noto infatti come queste navi, abbenchè poi non riuscite completamente quali Saint Bon avrebbe voluto che fossero, venissero dal Brin disegnate secondo le indicazioni di lui. Il concetto di guerra al quale la loro costruzione doveva rispondere non potrebbe essere più chiaramente e più elegantemente manifestato che con l'esposizione fattane dallo stesso Saint Bon in un suo scritto di cui ci occorrerà, più innanzi, riparlare:

« La nave *Italia* che, alla potenza e alla invulnerabilità deve unire l'autonomia, potrebbe, a guisa di falco, librarsi per lungo tempo sulle nostre coste, piombare improvvisa-

mente e rovinosamente sul nemico reso debole dall'isolamento e dal cattivo tempo, seminare la distruzione in un convoglio di truppe da sbarco, chiamare su di sè tutti i conati del nemico troppo molestato per intraprendere qualche cosa di serio finchè ella vive. Potrebbe darsi che all'ultimo anche per essa la molle tomba dell'alighe si aprisse; doppia è l'alea della guerra, ma ci sarebbe anche il caso che,



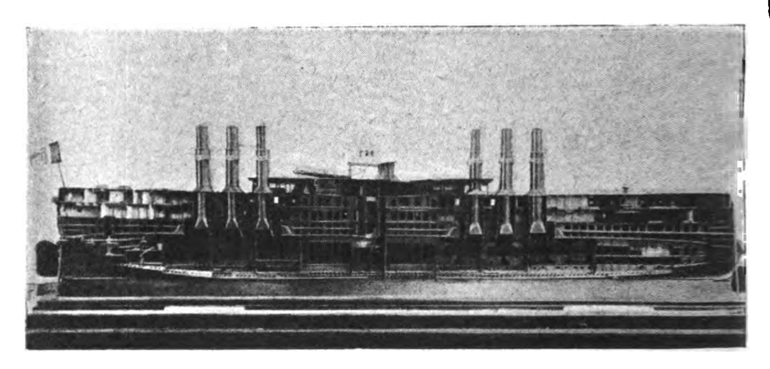
Regia nave *Italia*.

debellati successivamente molti nemici, essa osasse felicemente, nel momento propizio, attaccare in massa i rimanenti e farne memorabile scempio ».

Non è qui il luogo di entrare in minuti particolari circa i futuri definitivi piani delle navi di questo tipo. Loro capitale caratteristica doveva essere l'abbandono della corazzatura anche per la parte centrale della linea di galleggiamento, mentre alla sicurezza dello scafo, non solo contro le artiglierie ma anche contro i siluri, si intendeva provvedere con nuove ed ingegnose applicazioni del sistema delle strutture cellulari e degli scompartimenti stagni rinforzato e completato da interni parapetti egualmente stagni ripieni di combustibile e funzionanti ad un tempo da carbonaie e da mezzo di protezione. Quattro macchine motrici,

disposte in modo da poter agire indipendentemente l'una dall'altra, dovevano, agendo tutte insieme, imprimere alla nave velocità non inferiore alle 18 miglia. La provvista di combustibile doveva essere sufficiente per crociere non di settimane ma di mesi senza bisogno di rifornimento. L'armamento doveva essere di due grandi cannoni da 100 tonnellate.

Che queste navi, singolarmente atte alle lunghe crociere



Modello della regia nave *Italia*.

ed a quel « combattimento a distanza » cui oggi si attribuisce tanto pregio come fattore di vittoria, dovessero, a disegno compiuto, riescire grandi e costose potevasi facilmente prevedere. Avessero pur dovuto riescire relativamente piccole, il loro costo sarebbe sempre stato troppo alto perchè se ne potesse allora intraprendere la costruzione nei limiti dei ristrettissimi mezzi di cui l'Amministrazione marittima disponeva, e che Saint Bon, con imitabile ma troppo raramente imitato esempio di savio governo, intendeva fossero dedicati, prima che a qualsiasi altro scopo, ad allestire nel più breve termine possibile le navi già in corso di preparazione.

Ancora non trattavasi adunque che di semplici studi cui l'ardente immaginazione di Saint Bon e l'acuto senso pratico di Brin laboriosamente attendevano con l'audace comune intento di indovinare ed, appena possibile, concretare, i futuri progressi dell'arte navale.

Nel frattempo veniva finalmente in discussione alla Camera dei Deputati il tanto atteso progetto di legge per l'alienazione delle navi. Tale discussione cominciò il 26 febbraio 1875 e durò quattro giorni precedendo immediatamente quella del bilancio della Marina dello stesso anno. Furono giorni veramente memorabili nella vita parlamentare di Saint Bon. Non ignorando egli che il suo progetto avrebbe trovato numerosi oppositori, nè volendo, d'altronde, creare impicci al Gabinetto di cui era parte, aveva fatto, per tempo, sapere essere suo desiderio che quel progetto non fosse considerato come legge politica, bensì come legge essenzialmente tecnica. E questa stessa dichiarazione aveva, all'atto dell'inizio della discussione, ripetuta dal banco del Governo, invocando da amici ed avversari un voto esclusivamente di coscienza.

Ma, per quanto condotti su questo terreno, gli oppositori non dovevano mostrarsi perciò più arrendevoli. D'altronde gravemente pesavano nella bilancia parlamentare quel parere non completamente favorevole del Consiglio superiore di Marina, del quale già abbiamo avuto occasione di far parola, e quello della Commissione esaminatrice del progetto che aveva presentato un controprogetto, secondo il quale non solamente avrebbero dovuto rimanere escluse dall'alienazione alcune poche navi che il predetto Consiglio aveva indicate come tuttavia utili a conservarsi, ma altre parecchie a favore delle quali non potevasi invocare alcun pregio al di fuori di quello della loro relativamente recente costruzione. La stessa Commissione avanzava inoltre eccezioni circa la parte finanziaria del progetto in nome di quella inesorabile Legge della contabilità generale dello Stato che, fra i suoi molteplici e provvidi cómpiti, ha avuto in ogni tempo, e conserva, anche quello, certamente non comodo nè simpatico, di fare il viso dell'armi a qualsiasi iniziativa — sia o non sia vantaggiosa poco importa — implicante novità nell'orbita delle sue attribuzioni.

Saint Bon respinse il controprogetto della Commissione, e,

con un poderoso ed abile discorso illustrativo delle proprie proposte, riescì ad ottenere l'ammirazione ed il plauso anche degli uditori più refrattari a lasciarsi da lui persuadere.

Alquanto singolari sembrarono in quell'occasione, ma ciò nonostante interessarono molto, e divertirono, la Camera, alcuni argomenti affatto nuovi per quell'ambiente, da lui addotti a sostegno delle proprie asserzioni, e che un suo irriducibile contradditore, l'on Depretis, presidente della Commissione sopracitata, in una successiva seduta, piacevolmente qualificava coll'epiteto di « plastici ». Ad un certo punto del discorso Saint Bon l'attenzione di tutta la Camera era stata, infatti, richiamata dall'inattesa comparsa nell'aula di diversi inservienti, che recavano sulle braccia, e poi deponevano sul banco dei ministri, alcuni eleganti modelli, a grandezza naturale, di proiettili degli antichi tipi o di quelli più recenti ed enormi, insieme a parecchi disegni colorati rappresentanti, alla loro volta, i progressi avvenuti nella corazzatura.

Ma il maggiore aiuto ed insieme la maggiore soddisfazione dovevano, in quella circostanza, essere procurati a Saint Bon dall'intervento di un uomo le cui parole non potevano che essere ascoltate con immensa reverenza e produrre la più profonda impressione. Trovavasi allora in Roma il generale Garibaldi: le condizioni di salute del glorioso vecchio eran tali che a stento poteva muoversi; ma il suo cuore si manteneva giovane ed entusiasta più che mai: innamorato sempre del mare, pieno d'ardore per il risorgimento della nostra Marina da guerra, egli, fino dal primo giorno dell'assunzione di Simone De Saint Bon al Governo, aveva senza esitazione riposto le sue migliori speranze nell'opera del nuovo ministro verso il quale pur si volgevano le sue simpatie, oltre che per l'alta riputazione marinaresca e militare, di lui, per le loro non poche affinità di carattere, cui — come può tuttodì vedersi dai ritratti — rispondevano, non ostante la notevole differenza di età, anche singolari rassomiglianze fisiche. Venuto a conoscere

che la legge dell'alienazione delle navi minacciava di naufragare travolgendo seco anche il Saint Bon, egli, lo stesso giorno in cui questi doveva pronunciare il suo discorso si fece portare alla Camera, di cui era membro come rappresentante del 1° collegio di Roma, ma alle cui sedute non aveva partecipato da anni, e, cogliendo l'occasione di un breve riposo chiesto dal ministro, pronunciò, a sua volta, poche, ma ascoltatissime, parole, facendo piena adesione alle idee di lui e manifestando piena fiducia nella di lui competenza.

Dopo ciò la battaglia accennava a prendere piega decisamente favorevole al ministro, ma essa era ancora ben lungi dalla sua fine. Potrà forse interessare i lettori di conoscere che, a favore del progetto ministeriale, parlarono, oltre il generale Garibaldi, non più che altri tre deputati, e fra quelli appartenenti alla Marina, che pure erano parecchi, il solo comandante De Amezaga, valoroso ufficiale cui la bella condotta tenuta, quale comandante dell'*Authion*, nel porto di Cartagena al tempo dei rivolgimenti spagnuoli del 1873, aveva procacciato molta notorietà e dischiuso anche l'arringo politico. Se non tutti contrari al principio informativo della legge, tutti, in più o meno larga misura, sfavorevoli all'applicazione propostane dal ministro, si dichiararono invece gli altri e numerosi deputati che presero parte alla discussione. Ma sarà pregio dell'opera riferire alcun saggio dei pareri di questi oppositori.

Per esempio, il compianto generale Marselli, membro della Commissione e firmatario del controprogetto, dopo avere rivolto calda preghiera al ministro di voler accogliere gli emendamenti in esso contenuti, così usciva a dire: « A mio credere, lo dico francamente, l'on. ministro della Marina vale le navi che si vogliono vendere, onde se io fossi messo con le spalle al muro per scegliere fra le navi e l'on. ministro, non esiterei un istante ad inclinare per quest'ultimo, il quale va infondendo nella Marina un nuovo spirito, e la solleva col parlarne alto al Paese ».

Le quali parole differivano, per vero, molto poco da queste del deputato Alvisi, altro membro della Commissione, dissenziente però dalla maggioranza di essa: « Tra il sacrificio — ei diceva — delle navi che la Commissione vorrebbe conservare ed il sacrificio di un uomo che per la prima volta su quel banco ministeriale io trovo informato allo spirito di vero progresso, che ha fede nella scienza e che segna una colonna miliare sopra un passato di disordine amministrativo e di umiliazione politica io francamente sostengo qnest'uomo ».

« Io credeva e credo — diceva il marchese Di Rudinì, non membro della Commissione, ma avverso alla legge, cui diede infatti voto contrario — che se v'è uomo capace di ricostituire fortemente la Marina in Italia questi sia l'onorevole Saint Bon. Ma ciò che io temo è che egli sia venuto troppo tardi, anzi egli è venuto troppo tardi, ma per altra parte temo altresì che egli sia venuto troppo presto ».

Altri lusinghieri — ed ancor meno condizionati — complimenti rivolgeva finalmente al ministro l'on. Depretis, assicurandolo che nè egli, nè alcun fra coloro che pensavano come lui, intendeva fargli determinata opposizione, mentre il dissenso esistente fra loro si riduceva in sostanza ad una mera quistione di limiti, la quale potevasi appianare purchè il ministro contentandosi di vincere, rinunciasse a volere stravincere.

Ed effettivamente la situazione poteva ormai considerarsi quale la esponeva l'on. Depretis. Ove infatti Saint Bon si fosse piegato a fare qualche concessione, e, per esempio, avesse accettato di conservare certe tre corvette miste, ossia atte a navigare a vela oltre che a vapore, *Principessa Clotilde*, *Magenta*, *Etna*, a favore delle quali da tutte le parti, ed anche fuori della Camera, gli si chiedeva grazia, essendo le medesime generalmente considerate come tuttora utilmente impiegabili per lunghi viaggi all'estero e per la istruzione del personale, quasi tutti, se non proprio tutti, i suoi avversari avrebbero, secondo ogni probabilità, desistito

da ulteriori ostilità. Saint Bon si piegò bensì ad accettare alcuni emendamenti alla parte finanziaria del suo progetto, ma rifiutò qualsiasi concessione riguardo alla parte tecnica di esso. La sua fermezza fu allora da più d'uno battezzata per ostinazione, e lo stesso apprezzamento i suoi critici poterono, e non senza qualche apparenza di ragione, ripetere qualche anno più tardi, allorchè, scoppiata in Pacifico la guerra cileno-peruviana, ed urgendo provvedere alla tutela degl'interessi italiani in quelle lontane regioni, la nostra Marina, per difetto di navi atte a quel còmpito, quali avrebbero ancora discretamente potuto essere le sopracitate corvette miste, dovette colà mandare, tra le altre, anche alcune navi cotanto disadatte che esse non fecero mai più ritorno in Italia, e furono invece vendute sul luogo come pontoni. Tuttociò sparisce, comunque, nell'ombra ove non si perdano di vista i concetti fondamentali cui la legge dell'alienazione era informata. Questi concetti Saint Bon ebbe occasione di nuovamente ed altamente proclamare sostenendo appunto — con una vivacità e finezza di argomentazione che ai non pochi suoi antichi commilitoni assistenti a quelle sedute della Camera dovettero più di una volta ricordare le esercitazioni dialettiche del Saint Bon adolescente — il sacrificio delle tre corvette, sacrificio che egli tanto più insistentemente domandava in quantochè le predilezioni onde quelle navi erano tuttora oggetto dimostravano — egli diceva — più che mai la necessità di liberare la nuova Marina italiana, la quale doveva essere una Marina essenzialmente moderna, da ogni legame con quel vieto passato che navi consimili rappresentavano.

Venuto il giorno della votazione la legge fu approvata con quarantun voti di maggioranza. Tale cifra, quantunque modesta, superava l'aspettazione: in ogni modo la vittoria di Saint Bon — completata a distanza di pochi giorni da altra favorevole votazione del Senato — appariva, ed era, indiscutibilmente grande, sia per le difficoltà incontrate, sia per le conseguenze che importava. Ed egli aveva ogni

ragione di esserne soddisfatto. Dopo tanto lunga attesa l'orizzonte si schiudeva finalmente libero e sgombro dinanzi a lui, mentre, d'altra parte, il notevolissimo miglioramento che ogni giorno più andava verificandosi nelle condizioni finanziarie dello Stato gli permetteva di nutrire ragionevole e consolante fiducia che al temporaneo beneficio testè assicurato al bilancio della Marina dalla legge dell'alienazione, altri maggiori, e permanenti, ne sarebbero ben presto succeduti, in omaggio alle concordi intenzioni più volte e solennemente manifestate, durante gli ultimi anni, da Governo e Parlamento, di convenientemente provvedere alla Marina nazionale non appena le condizioni della pubblica finanza avessero ciò consentito.

« Quando le condizioni delle nostre finanze saranno migliorate — egli diceva il 19 marzo di quello stesso anno in Senato, esponendo, in occasione della discussione del suo bilancio, ciò che contava poter fare con la somma di 12 milioni, alla quale, grazie all'approvazione della legge per l'alienazione delle navi, era stato portato il capitolo « Riproduzione del naviglio » di tale bilancio — quando si sia ottenuto il pareggio, io spero assolutamente che l'opinione pubblica imporrà che siano mantenuti sul capitolo « Riproduzione del naviglio » questi 12 milioni, e creda l'onorevole senatore Errante che questo è un bell'avviamento... ».

Per quanto breve e precaria sia in Italia la vita dei Ministeri, non certamente il ministro Saint Bon, e nemmeno il Presidente del Consiglio e ministro della finanze Minghetti, il quale ad affrettare l'avvento del pareggio dedicava in quei giorni tutti gli sforzi e tutte le cure del suo eminente intelletto, avrebbero mai supposto che il conseguimento dell'agognatissima meta e la fine del loro Gabinetto dovessero coincidere in una medesima data.

Era quanto doveva accadere il 18 marzo 1876.

XI.

Dopo il primo Ministero

Chi, altro non conoscendo di Simone De Saint Bon se non quanto se ne legge in molte odierne pubblicazioni concernenti la nostra Marina da guerra, volesse rappresentarsene la figura come ministro, dovrebbe immaginare una specie di taumaturgo davanti al quale ogni materiale difficoltà, cominciando dalla massima fra tutte, quella cioè della mancanza di denaro, si dilegua come per incanto; mentre per la semplice opera del suo soffio creatore tutta una schiera di nuove e meravigliose navi scende da un giorno all'altro sul mare a gloria e sicurezza della patria, ad invidia e sgomento dello straniero.

Quelli fra i nostri lettori che hanno avuto la pazienza di seguirci fin qui si trovano esuberantemente in grado di giudicare quanto una simile rappresentazione differisca dalla realtà. Essi ben ricordano come nel luglio 1873 Saint Bon assumesse il Ministero della Marina con un bilancio di non più che 33 milioni di lire, e nei loro orecchi risuonano ancora le melanconiche parole dell'ardente e volenteroso ministro costretto dalla ragione di Stato a pazientemente lottare con inesorabili strettezze senza altro affidamento di giorni migliori che quello di molte buone promesse da mantenersi a pareggio raggiunto, mentre anche il lieve e passeggero

aiuto che egli contava poter ricavare dall'alienazione delle navi di tipo antiquato gli veniva lungamente ed ostinatamente conteso. Ottenuto alla fine questo aiuto egli trasmetteva, in marzo 1876, al suo successore un bilancio di circa 38 milioni.

La nostra Marina non ha mai navigato nell'abbondanza: basta tuttavia dare uno sguardo alla curva dei suoi bilanci dalle origini del Regno fino ad oggi — la quale, partendo dalla cifra di 87 milioni per l'esercizio 1862, discende gradatamente fino ad un minimo di 26 milioni per l'esercizio 1871, risale fino ad un massimo di 157 milioni per l'esercizio 1888-89 e poi, dopo essere nuovamente discesa fino a 96 milioni per l'esercizio 1894-95, ritorna a 121 milioni per l'esercizio 1901-902 e giunge a 131 milioni per l'esercizio 1905-906 — per farsi un'idea esatta non solo del valore assoluto, ma ancora di quello relativo, delle cifre corrispondenti al periodo durante il quale fu ministro l'ammiraglio De Saint Bon.

Ciò quanto alla finanza. Quanto alle navi, poichè i nostri lettori pur conoscono come Saint Bon destinasse la miglior parte degli scarsi mezzi di cui disponeva a migliorare ed affrettare le costruzioni già trovate in cantiere all'atto della sua assunzione al Ministero, non si meraviglieranno essi di udire che se, durante il biennio della sua amministrazione, quelle costruzioni progredirono con insolita rapidità, nessuna nuova nave, eccetto la sola torpediniera *Pietro Micca*, potè da lui essere messa sullo scalo. Nemmeno potè egli avere la soddisfazione di varare, prima di cedere il Ministero, il *Duilio*, che fu varato l'8 maggio 1876, nemmeno quella di incominciare la costruzione dell'*Italia* che fu incominciata solamente nel luglio dello stesso anno, abbenchè gli studi relativi a quella nave fossero già pronti da un pezzo.

Questa è pura verità storica. La figura di Simone De Saint Bon ha tutto da guadagnare, nulla da perdere se presentata nella sua genuina luce. Dovesse pure il valore di un ministro essere apprezzato non alla stregua degli

atti suoi di uomo di Governo, ma invece unicamente alla stregua delle sue aspirazioni, chi oserebbe mai mettere in dubbio la grandezza delle aspirazioni del ministro Saint Bon?

Ma le aspirazioni di Saint Bon non furono solamente grandi, furono illuminate. Ed invece di ostinarsi e smarrirsi in vani conati contro l'impossibile, esse seppero audacemente trovare la loro via in mezzo alle più aspre difficoltà, mirando ad un ideale altrettanto pratico per il presente quanto fecondo di sicura grandezza per l'avvenire; l'ideale di una Marina, la quale, pur non potendo pel momento sperare in un incremento adeguato alla propria missione, fosse almeno in grado di corrispondervi nella meno insufficiente misura possibile con la modernità e la perfezione di tutti i propri elementi.

Molti anni sono trascorsi da quando Saint Bon, pieno di patriottico ardore per il conseguimento di questo ideale, coraggiosamente annunciava, senza riserve e senza esitazioni, ai propri concittadini, le più crude ed inaspettate verità intorno alle condizioni della loro armata, e, coll'autorità e col fascino della propria parola, riesciva ad ottenere da loro quel sacrificio delle navi del passato che doveva non solamente sgomberare il terreno alla radicale opera di rinnovamento da lui preconizzata, ma rendere tale opera necessaria, indispensabile. Pur troppo la nuova Marina italiana sorta allora, per iniziativa di lui, dalle ceneri della decrepita e sfortunata Marina di Lissa, aspetta oggi ancora — non sarà mai ricordato abbastanza — dalla prosperità e dal patriottismo della Nazione il suo completo sviluppo, ma essa non ha mai più cessato di essere la Marina del progresso, quale la definì e la volle il suo primo autore.

In questo avviamento della Marina italiana sul cammino del progresso, nell'averle infuso — come poeticamente, ma esattamente, fu detto — un'anima nuova essenzialmente moderna, nell'averle restituito la fede in sè stessa e nei propri destini, nell'avere saputo a questi sentimenti asso-

ciare la pubblica opinione; qui, e non altrove, sono da ricercarsi le vere, le capitali benemerenze del ministro Saint Bon.

Comunque, è ovvio immaginare quanto intempestiva capitasse la crisi ministeriale del 18 marzo 1876 in relazione con lo svolgimento di un programma militare marittimo che, per lo spiccatissimo suo carattere personale, indiscutibilmente richiedeva, a preferenza di qualsiasi altro, prolungata immutabilità di criteri direttivi nella sua applicazione. Mai più che allora, nè certo con più ragione, si udì deplorare l'eccessiva frequenza, con la quale, nei governi a base parlamentare, sogliońsi, per considerazioni meramente politiche, mutare anche i ministri militari. Nè furono trascurati autorevoli uffici presso Saint Bon affine di indurlo a rimanere ministro della Marina col nuovo Gabinetto che fu, come è noto, il primo Gabinetto del così detto partito di Sinistra ed ebbe per presidente Agostino Depretis. Il generale Garibaldi gli scrisse in tal senso una lettera oltremodo lusinghiera. Non credette tuttavia Saint Bon poter superare la propria sorte da quella degli antichi colleghi: invitato a designare un successore di sua fiducia, designò Benedetto Brin.

Sarebbe stato difficile trovare persona apparentemente meno atta a occupare eminenti uffici rappresentativi che il Brin di allora. Ma Agostino Depretis era troppo fine conoscitore degli uomini per non apprezzare convenientemente l'intrinseco valore di lui. D'altronde chi meglio del Brin, principale collaboratore di Saint Bon, poteva essere indicato per continuare l'opera di rinnovamento della Marina da questi intrapresa, e che, sebbene altra volta dallo stesso Depretis in parte ostacolata, si trovava ormai nel suo pieno sviluppo ed era assistita dal favore della grandissima maggioranza della Nazione? La proposta di Saint Bon ebbe dunque immediata fortuna.

E Benedetto Brin il 25 marzo 1876 fu nominato ministro della Marina.

Aveva egli appena preso possesso del suo dicastero che gli si offriva occasione di fare il proprio esordio parlamentare trattando di una scottante quistione portata dal deputato Alvisi dalla stampa alla Camera e che, mentre era



Benedetto Brin.

del massimo interesse per la Marina, concerneva in modo diretto e speciale lui stesso. Il rinomato ingegnere inglese Reed, autore dei piani di parecchie fra le più moderne navi di quella Marina da guerra, aveva recentemente visitato gli arsenali italiani, interessandosi in modo particolare alla costruzione del *Duilio* e del *Dandolo*. Dovunque

egli era stato accolto con ogni maggior riguardo da parte delle Autorità italiane. Tornato in Inghilterra e, discorrendo di tale sua visita alla Camera dei Comuni di cui era membro, aveva non solamente dichiarato che il *Duilio* ed il *Dandolo* dovevano considerarsi come tentativi di riproduzione di un tipo di nuovissima e potentissima nave da lui stesso precedentemente studiato e dal Governo inglese imprudentemente reso di pubblica ragione, ma che la riproduzione era stata fatta dagli ingegneri italiani così inabilmente, che, a suo giudizio, le due navi in quistione non avrebbero potuto affrontare il combattimento senza gravissimo rischio di capovolgersi sotto l'effetto del fuoco nemico. Questa tanto recisa e severa asserzione aveva provocato una dignitosa ma vibrata protesta del Capo del Genio navale italiano, l'ispettore Mattei, sotto i cui occhi e sotto il cui controllo Benedetto Brin aveva disegnato i piani delle nostre corazzate. La protesta fu mandata dal Mattei al massimo periodico inglese, il « Times », sotto forma di lettera e venne poi pubblicata, in lingua italiana, anche dai periodici nostri. In essa l'ispettore Mattei rivendicava la priorità dei piani di costruzione delle nostre navi le cui essenziali caratteristiche egli asseriva essere state completamente determinate dagli ingegneri italiani non meno di due anni prima della pubblicazione degli studi di Mr Reed: in quanto poi ai pericoli di capovolgibilità, il Mattei assicurava il suo collega inglese che le sue preoccupazioni non potevano essere basate se non sopra dati ipotetici totalmente diversi dalla realtà dei fatti, sebbene — egli aggiungeva — al signor Reed non fosse certamente mancata, durante la sua ultima visita agli arsenali italiani, ogni maggiore comodità di assumere precise informazioni al riguardo. Com'era da prevedersi, Mr Reed replicò con un'altra lettera al « Times », seguitando a sostenere le proprie asserzioni e chiedendo all'ispettore Mattei prove concrete delle sue. Nè qui si fermò la polemica, che frattanto veniva, come dicemmo, portata davanti alla nostra Camera dei Deputati.

Molto efficace, quantunque privo di ricercatezze oratorie, ed intonato alla massima moderazione, quantunque concernente una quistione quasi personale, fu il discorso pronunciato in tale occasione dal ministro Brin. La Camera accolse con manifesti segni di soddisfazione e di approvazione le esplicite ed autorevoli assicurazioni in esso contenute. A confermare queste assicurazioni sorgeva subito dopo, dal suo banco di deputato, l'ammiraglio De Saint Bon. Libero da quei riguardi che sono imposti a chi rappresenta il Governo, specie quando si discutono quistioni di carattere internazionale, egli, che negli appunti mossi dal Reed alle nostre costruzioni aveva creduto riconoscere un movente di ingiustificata gelosia, non si contentò di dimostrare, a sua volta, come non fosse il caso di preoccuparsi di quelli appunti, bensì prese ancora, e con molta vivacità, le parti dei nostri ingegneri, ottenendo il pieno consenso della Camera trascinata dalla sua calda parola. Ma sopratutto si compiacquero in quella circostanza la Camera, ed il Paese, della solenne testimonianza di solidarietà loro offerta dal nuovo e dall'antico ministro, concordemente combattenti l'uno accanto all'altro in difesa dell'opera propria e, con essa, del prestigio nazionale.

Sfortunatamente questo bell'accordo non doveva durare a lungo.

L'Amministrazione Minghetti, pochi giorni prima di lasciare il Governo, aveva presentato alla Camera un progetto di legge, di iniziativa del ministro Saint Bon, per costruire alla Spezia un grande magazzino da carbone con relativa banchina di approdo per il diretto rifornimento delle navi ed uno di quei campi di tiro per le prove delle artiglierie, che molti, in Italia, chiamano tuttora col nome francese di *poligoni*, ma che la nostra Marina, dal tempo di Saint Bon in poi, ed in omaggio ad una disposizione da lui emanata, chiama invece col più proprio nome di *balipedii*. Sopravvenuta la crisi, la nuova Amministrazione mantenne nel suo programma la spesa, del resto assai lieve,

concernente il balipedio, del quale v'era urgenza per sperimentare i nuovi cannoni del *Duilio* e del *Dandolo*, di imminente arrivo dall'Inghilterra, ma ne escluse quella, molto maggiore, destinata al magazzino da carbone giudicato, pel momento, non indispensabile.

Si era il Brin indotto a rinunciare a quest'ultima spesa, e con essa anche a qualche altra dello stesso genere ed egualmente non urgente, pur di ottenere un immediato aumento di assegni a favore delle costruzioni navali. Ed infatti, grazie a tali concessioni, e sopratutto al potente appoggio del Depretis, era riuscito ad assicurare a questo capitolo del suo bilancio un maggiore complessivo beneficio di circa tre milioni di lire. Ma la sua condiscendenza a riguardo del magazzino da carbone oltremodo dispiacque a Saint Bon, da gran tempo, e notoriamente, desiderosissimo che quel magazzino venisse al più presto costruito. Verosimilmente non era questa sola la ragione del malcontento dell'Ammiraglio cui non potevano sfuggire chiari indizi che il suo antico collaboratore si preparava a seguire, anche in qualche altra quistione più importante che la costruzione di un magazzino da carbone, criteri differenti da quelli che egli, durante la propria amministrazione, si era adoperato a far valere. I temperamenti di quei due uomini egregi erano, d'altronde, troppo diversi l'uno dall'altro perchè essi, nella loro mutata posizione reciproca, non dovessero fatalmente urtarsi anche al di fuori delle quistioni tecniche. Fatto sta che da quel punto Saint Bon, rotto ogni rapporto di cordialità col Brin, si chiuse sdegnosamente in se stesso. Il tempo, invece di migliorare, aggravò sempre più quella delicata situazione. Inaspettatamente il 13 novembre di quello stesso anno Saint Bon avanzò domanda di essere collocato in riforma per imperfezione fisica. Questa imperfezione consisteva nella mancanza di quasi tutti i denti, mancanza di cui egli, nella sua domanda, attribuiva la causa a malattia contratta, alcuni anni addietro, in un viaggio all'estero con la nave

Principe Umberto. La domanda era perfettamente regolare. Passarono, ciò non ostante, diverse settimane prima che il ministro Brin si decidesse a prenderne atto. Nel frattempo nulla fu risparmiato, così in via ufficiale come in via privata, per indurre l'Ammiraglio a desistere dal suo proposito di lasciare il servizio. Solamente dopo che egli, dimostratosi incrollabile nella sua risoluzione, ebbe due volte di seguito rinnovata la sua istanza, il ministro consentì a che fosse sottoposto alla visita medica prescritta dai regolamenti in simili casi, delegando, per speciale deferenza, il Presidente del Consiglio superiore di Marina ad assistervi. La visita ebbe luogo il 1° dicembre ed i medici, riconosciuta la esistenza della imperfezione, non poterono che pronunciarsi in senso favorevole alla riforma. Ma il procedimento doveva fare nuova e lunga sosta negli uffici del Ministero della Marina dove non si era ancora perduta ogni speranza che Saint Bon si piegasse a recedere. Sapevasi infatti che personaggi autorevolissimi continuavano ad adoperarsi in tal senso; tra gli altri il generale Cialdini, allora ambasciatore italiano a Parigi, il quale, mentre rivolgeva a Saint Bon le più calde insistenze, telegrafava al ministro Brin supplicandolo di sospendere ogni provvedimento al riguardo. Durò la sospensione non meno di cinque mesi. Finalmente il 21 aprile 1877 il ministro Brin invitava ancora una volta l'ammiraglio De Saint Bon a ritirare la sua domanda invocando « circostanze a lui note ». Di quale specie fossero queste circostanze — si tenga presente che in quei giorni era scoppiata la guerra turco-russa — più chiaramente risulta dalla risposta di Saint Bon, il quale, pur dichiarando « non mutato l'animo suo », riconosceva « mutate le circostanze, cosicchè non poteva egli non avvertire la gravità della situazione politica del momento » ma aggiungeva che « essendo di tale gravità solo giudice competente il Governo, a questo egli abbandonava la soluzione definitiva della sua domanda, intendendo dal canto proprio di starsene a quella decisione

che il ministro fosse per prendere ». In seguito a queste dichiarazioni non restava che considerare la domanda come mai avvenuta. E così fu fatto.

Mentre nell'ambiente marinaresco si svolgeva questo increscioso incidente, l'ambiente parlamentare nel quale Saint Bon aveva iniziato la sua carriera politica andava profondamente trasformandosi. Sullo scorcio dell'autunno nuove elezioni assicurarono al nuovo Ministero enorme maggioranza a danno dello sgominato partito conservatore. Anche Saint Bon veniva abbandonato dai suoi elettori di Pozzuoli; ma due altri collegi, quello di Castelfranco veneto e quello di Bozzolo (Mantova), si affrettavano a disputarsi l'onore di essere da lui rappresentati, ed egli, data la preferenza al collegio di Castelfranco in ragione dal maggior numero di voti ottenuti, tornava, nel gennaio 1877, a prendere posto tra i pochi superstiti della vecchia Destra.

Per questa sua accentuazione di colore politico, del resto più che ovvia dati i suoi precedenti e le sue aderenze, egli poteva essere considerato uomo di parte, ma, all'atto pratico, ben poco si occupava di politica, e tanto meno in quantochè l'indole sua male si adattava, anche in politica, a vincoli di pensiero o di azione. Più che degli armeggi dei crocchi parlamentari egli si compiaceva della intellettuale intimità di un ristretto ma elettissimo nucleo di uomini di scienza e di lettere, membri essi pure del Parlamento, verso i quali lo aveva istintivamente guidato, fino dai primi giorni della sua dimora in Roma, una irresistibile attrazione. Gli antichi avventori dell'oggi sparito caffè Morteo al Corso ancora ricordano il piccolo e sommamente caratteristico cenacolo dove l'ammiraglio De Saint Bon conversando, e non di rado discutendo — chè sarebbe stato troppo strano fosse accaduto diversamente — soleva passare la sera con quei dotti e piacevoli amici, fra i quali ci basterà menzionare Angelo Messedaglia, Alessandro Casalini, Pietro Blaserna, per dare ai lettori sufficiente idea della genialità di quelle riunioni. D'altronde l'irrequieto e

versatile ingegno di lui esigeva ogni giorno nuovo pascolo. Entusiasta delle bellezze dell'Eterna Città e padrone pel momento di disporre liberamente del proprio tempo, egli largamente si compensava, nello studio di quelle bellezze, dei trentatre mesi di assorbente e coercitivo lavoro passati nel lugubre ex-convento di Sant'Agostino, dove, com'è noto, aveva allora, ed ha tuttora, sede in Roma il Ministero della Marina.

Ma presto venne alla Camera una discussione alla quale non era possibile che egli rimanesse estraneo. Il 21 febbraio 1877 il ministro Brin di concerto col ministro delle finanze Depretis presentava un progetto di piano organico della Marina militare.

Già fino dall'ottobre dell'anno precedente il Depretis, in un suo clamoroso discorso-programma agli elettori di Stradella, aveva preannunciato la presentazione di questo progetto quale principale caposaldo della politica militare marinaresca del nuovo gabinetto. L'antico ministro della Marina del 1866 era sempre stato uno tra i più caldi fautori del piano organico. I nostri lettori non possono aver dimenticato come invece Saint Bon ne fosse dichiarato avversario, e come di questa sua avversione avesse eloquentemente esposte le ragioni nel suo primo discorso da ministro (6 dicembre 1873), allorchè dopo avere dimostrato l'assoluta impossibilità di determinare *a priori* la specie ed il costo, continuamente ed inevitabilmente variabili, delle unità, od in altri termini, delle navi, destinate a costituire l'organico della forza marittima di una nazione, concludeva con la frase, rimasta proverbiale, che in simile materia « la sola e vera unità è il milione ».

Quanto al ministro Brin, da quali considerazioni egli fosse guidato nel presentare allora un progetto di piano organico, mentre il suo modo di pensare in proposito non poteva certamente differire di molto da quello di Saint Bon, meglio che allora, apparve qualche anno più tardi. Egli, col suo progetto, proponeva che il naviglio da guerra

dello Stato dovesse normalmente comporsi di 16 na
1ª classe, 10 navi di 2ª classe, 20 di 3ª classe, p
certo numero di navi onerarie, di uso locale, ecc. (
forza doveva essere raggiunta in un decennio. Ma
uopo il ministro proponeva altresì un maggiore str
nario assegno di 20 milioni per nuove costruzioni da
tirsi in dieci rate a complemento degli annuali a
ordinari previsti dal bilancio. Non era, e non poteva
che un modesto acconto sulla spesa totale realmen
cessaria per portare la nostra Marina alla forza prog
spesa la quale, per il fatto stesso dell'abile design
delle navi per classi, rimaneva altrettanto indefinita
il tipo di quelle navi. Ma mentre allora non sarebb
possibile esigere assegni maggiori, l'insieme della
nazione rappresentava indubbiamente un prezioso
tellato per ulteriori esigenze avvenire. Le tonde
quadranti cifre del progetto dovevano frattanto serv
accontentare i numerosi e tenaci fautori del piano org

Tutto ciò non poteva però bastare a far mutare
nione Saint Bon. Egli combattè il progetto ad oltr
« Il progetto di legge presentato al Parlamento –
diceva — è da una parte un progetto finanziario, dal
un progetto marittimo. Sotto il punto di vista finan
esso si riduce ad accrescere la Marina militare d
nave di primo ordine di più di quelle che, col bi
che essa ha, può attualmente in tempo determina
struire. Si tratta in 10 anni di accrescere la forza
Marina di una nave di più e stanziare i denari che
rono per questa... A me ciò sembra talmente insuffi
talmente derisorio da dovere assolutamente rigettare
getto e dargli il mio voto contrario. V' è il punto d
marittimo. Sotto il punto di vista marittimo che cos
il presente progetto di legge? Tecnicamente assoluta
nulla. Si limita a riprodurre davanti al Parlamento, in
zioni mutate, la lotta che, anni sono, io ebbi occasio
combattere e che allora ebbi la fortuna di vincere

E poichè da un oratore di opinione contraria era stato asserito che la mancanza di un piano organico aveva portato la liquidazione della flotta, egli replicavagli: « Ben altre cause hanno prodotto tale liquidazione, non ultima il dottrinarismo che ha inceppata l'azione dei ministri e rallentata la volontà della Camera e che mantiene in sospeso l'opinione pubblica colla promessa panacea di un piano organico... ».

« Il nostro nemico, — aggiungeva ancora — io ne ho la certezza, non potrà venire che dal mare, o Signori: noi non lo manderemo indietro se non con una flotta, non con un piano organico ».

L'opposizione di Saint Bon, per quanto autorevole, non valse ad impedire che il progetto fosse approvato. Esso divenne infatti legge dello Stato, salvo a ricevere, a breve scadenza, importanti modificazioni, per mezzo di supplementari provvedimenti legislativi, i quali successivamente portarono il primitivo stanziamento straordinario di 20 milioni per il compimento del piano organico ad oltre 62 milioni, senza che per ciò il nostro naviglio arrivasse mai di fatto a corrispondere alle previsioni di quel piano.

Sullo scorcio dell'anno (27 ottobre 1877), Saint Bon fu promosso vice-ammiraglio. Ed in seguito a tale promozione decadde da deputato; ma i suoi elettori di Castelfranco Veneto gli riconfermarono il mandato. Aggregato temporaneamente al Consiglio superiore di Marina, rimase in Roma sino al febbraio dell'anno successivo, quando, in data 17 di quel mese, fu nominato comandante in capo della squadra del Mediterraneo, allora detta Squadra permanente.

Era questo, come è oggi, il più importante ufficio della nostra Marina. Sul punto di prenderne possesso Saint Bon ammalò gravemente. Si era egli recato per qualche giorno a Genova dove, dopo la cessione della Savoia alla Francia, aveva eletto domicilio legale e dove effettivamente aveva sempre conservato, anche durante le sue recenti lunghe

permanenze in Roma, una sua prediletta e singolare casetta tutta piena di vecchi quadri che da anni era andato pazientemente raccogliendo, e che, con ingenuo fervore di collezionista, si compiaceva considerare quali opere più o meno sconosciute, di famosi antichi pittori. Ivi lo colse una fiera pneumonite, la quale, sebbene da lui allora felicemente superata, doveva scuotere per sempre la sua robusta salute. Appena convalescente egli volle senza ritardo imbarcare.

La squadra che egli comandava era quanto di meglio poteva in quel momento mettere in linea la Marina italiana assottigliata delle vecchie navi recentemente condannate alla distruzione per effetto della legge dell'alienazione e non ancora rinforzata dalle nuovissime tuttora in costruzione. Certo non era una forza navale molto formidabile: ciò non ostante sulle navi che la componevano stava il fiore del personale della Marina. Rinnovare l'educazione, la istruzione, di questo personale ancora, fino a ieri, esercitato a manovrare le corazzate alla vela come un tempo i brigantini e le fregate, era còmpito degno di chi tanto felicemente già aveva saputo iniziare la rinnovazione del materiale.

Ma assai più breve del previsto, e quindi anche meno fecondo di notevoli frutti, doveva essere il tempo di comando dell'Ammiraglio. Dopo una visita di qualche mese ai porti del Levante, la squadra era ritornata sulla fine del 1878 in Italia. Sui primi del 1879 Saint Bon fu chiamato a Roma in missione straordinaria per partecipare ai lavori del Consiglio superiore di Marina. Il portafogli della Marina era nel frattempo passato dalle mani di Benedetto Brin a quelle dell'ammiraglio Di Brocchetti, poi daccapo in quella del Brin e poi in quelle del deputato Nicola Ferracciù. Durante il Ministero del Di Brocchetti era stato collocato a riposo di autorità il vice-ammiraglio Cerruti, per il quale Saint Bon nutriva molta deferenza ed affezione. Il procedimento tenuto per questo colloca-

mento a riposo aveva sollevato molti commenti, essendo apparso alquanto arbitrario. Contro di esso l'interessato aveva ricorso al Consiglio di Stato che si era pronunciato in senso favorevole al ricorrente. Ciò non ostante, e non ostante il cambio del titolare del Ministero della Marina, il Governo non aveva creduto dover recedere dalla presa determinazione. Venuto Saint Bon a Roma ed incontratosi coll'ex-ministro Di Brocchetti, in occasione appunto delle riunioni del Consiglio superiore di cui il Di Brocchetti era presidente, non seppe nascondere il proprio sentimento per il torto che egli riteneva fosse stato fatto al suo antico e benemerito superiore. Le sue parole furono molto acerbe e ne nacque uno spiacevole incidente nel quale il ministro Ferracciù giudicò opportuno intervenire con la propria autorità, prendendo il gravissimo provvedimento di collocare l'ammiraglio De Saint Bon in posizione di disponibilità, provvedimento che tra le altre conseguenze implicava l'immediata perdita del comando della squadra.

Si può facilmente immaginare la enorme impressione prodotta nella Marina e fuori da questa inaspettata novità concernente un uomo tanto conosciuto e circondato da tanto prestigio. La disciplina militare non poteva a lui consentire recriminazioni sulla propria sorte, ma non perciò intendeva egli abbandonare la causa dell'amico. Già precedentemente al fatto del Consiglio superiore, egli aveva presentato alla Camera, nella qualità sua di deputato, una interrogazione al Presidente del Consiglio « circa la protezione accordata agli impiegati militari dalle vigenti leggi ». Questa interrogazione egli svolse il 17 marzo, pochi giorni dopo il suo collocamento in disponibilità. Era un tema del tutto diverso da quelli fino allora da lui trattati in quell'assemblea: egli lo trattò, ciò non ostante, con competenza ed abilità, dando anche prova di molta temperanza contrariamente a quanto sarebbesi potuto presagire date le condizioni d'animo in cui egli si trovava. Gli risposero, sostenendo l'opera del Governo, il Depretis ed il Ferracciù

ed il dibattito si chiuse senza alcun vantaggio per la causa da Saint-Bon sostenuta.

Era da prevedersi che così dovesse accadere, nè il caso differiva, per vero, da molti altri consimili della vita parlamentare, ma, date le circostanze del momento, esso, di fronte alla pubblica curiosità, acquistò notevole importanza. E specialmente fu in quella occasione rilevato il forte contrasto tra il calore delle argomentazioni di Saint Bon e la freddezza con la quale la Camera le aveva ascoltate. Che le disposizioni dell'ambiente parlamentare più non fossero così favorevoli all'Ammiraglio come nel tempo passato, egli stesso, del resto, già aveva in ripetute occasioni potuto constatare. Ed abbenchè i disdegni e le intemperanze del suo carattere avessero probabilmente avuto non piccola parte in quel mutamento, egli certamente non si ingannava attribuendone la causa principale a quelle opposizioni contro il suo programma navale che da ministro era riescito a trionfalmente debellare, ma che, durante il governo dei suoi successori, avevano ripreso lena e, col diffondere dubbi e diffidenze, andavano preparando il terreno per la lunga ed aspra lotta destinata a rimanere famosa col nome di « Quistione delle navi ».

Di questa lotta ci occuperemo tra breve. Ma, prima di entrare nello spinoso argomento, ci preme salutare l'ammiraglio Saint Bon restituito al servizio attivo e nominato comandante in capo del Dipartimento marittimo di Spezia. Il richiamo al servizio attivo ebbe luogo il 6 settembre 1879 su proposta del generale Bonelli, ministro interinale della Marina ed immediato successore del Ferracciù. Il decreto di nomina al comando del Dipartimento di Spezia porta la data del gennaio 1880 e fu uno dei primi atti del ministro Acton Ferdinando successore del Bonelli.

XII.

La questione delle navi.
Navi grandi o navi piccole?

Allorchè nel marzo 1875 la Camera dei Deputati ebbe approvato la legge dell'alienazione delle navi proposta dal ministro Saint Bon, questi così riassumeva, in uno dei suoi più efficaci discorsi parlamentari, le proprie idee circa le nuove navi di cui la nostra Marina avrebbe dovuto provvedersi per surrogare le antiche condannate all'alienazione:

« In un paese come il nostro — egli diceva — mi sembra che quattro siano i sistemi che il Parlamento potrebbe adottare relativamente alla Marina.

« Puossi adottare il sistema di non averne nessuna; si può dire: le nostre finanze non possono nello stesso tempo provvedere all'esercito, ai lavori pubblici, alla Marina: facciamo quindi senza Marina. Nell'ordine dei ragionamenti c'entra anche questo, però non credo dovermici dilungare poichè penso che nessuno dei rappresentanti dell'Italia darebbe un voto affermativo ad una domanda di questo genere.

« Vi è un altro sistema ed è quello di impiegare le poche goccie di sangue che sono somministrate alla Marina per dare vita a cadaveri i quali si muoveranno ancora per cinque, per sei anni, ma completamente impotenti.

Questo sistema la Camera lo ha respinto accettando la legge sull'alienazione. Non occorre dunque di parlarne più.

« Vi è un terzo sistema ed è questo: imitare gli altri nel costruire bastimenti. Ed è il sistema dei così detti uomini prudenti. Essi dicono: noi non possiamo fare esperimenti; siamo poveri, si corrono troppi rischi. Dobbiamo aspettare che gli altri abbiano fatto, vedere se riesce quel che fanno loro e poi metterci ad imitarli. Ora, o Signori, seguitando questo sistema, ecco quello che avviene: gli altri fanno, noi stiamo fermi: gli altri sperimentano, noi continuiamo a star fermi: intanto il tempo passa ed il progresso procede. Al momento in cui gli altri hanno finito, le loro idee sono diverse; se dovessero rimettere lo stesso bastimento in cantiere non lo metterebbero più, ne metterebbero altri. Chi seguitasse questo sistema porrebbe in cantiere un bastimento che, come dico, è già leggermente invecchiato al momento in cui è terminato dagli altri, e più invecchiato ancora al momento in cui le prove ci hanno persuasi che conviene imitarlo. Noi dunque lo mettiamo in cantiere. Ora, siccome abbiamo pochi quattrini, impieghiamo un lungo tempo ad imitare questo bastimento, e, quando questo stesso bastimento viene ad essere varato, è già vecchissimo. Seguendo questo sistema, si verrebbe quindi ad avere un arnese vecchio invece di averne uno nuovo e buono. Questo sistema dunque, che sembra prudente, in realtà non lo è ed io non lo consiglierei.

« Vi è infine il quarto sistema che è quello che io intendo di seguire. Questo sistema consiste nell'esaminare, quando si mette un bastimento in cantiere, dove ci conduce la curva del progresso; nel prevedere quali saranno le idee che prevarranno allorchè quel bastimento potrà essere varato, assumendo per base di tale previsione l'andamento generale che hanno seguìto le idee ed i fatti sino a quel giorno. Questo sistema a me pare il solo buono; a me pare il solo economico, il solo accettabile per un Paese nuovo ».

E fu appunto quest'ultimo sistema che egli riuscì a fare accettare dal Parlamento e dalla Nazione. Ad esso, senza eccezioni e senza contrasti, si attennero fedelmente per diversi anni i suoi successori. Così, mentre, nel corso di quelli anni, venivano nei nostri cantieri portati a compimento i lavori del *Duilio* e seguitati quelli del *Dandolo*, le due formidabili corazzate, disegnando le quali, il Brin, già sino dal tempo della previggente amministrazione Riboty, aveva brillantemente preludiato alla applicazione dei concetti ora dal Saint Bon propugnati, si dava mano alla costruzione dell'*Italia* e della *Lepanto*, le altre due modernissime navi di prima classe progettate dal Saint Bon e dal Brin e che, giusta le idee dei loro autori, dovevano essere atte a rispondere non solo ai più recenti ma ancora ai futuri progressi dell'arte guerresca navale.

La fiducia nella eccellenza di queste quattro navi era allora così grande e così generale nel nostro Paese che, se pur esisteva qualche persona che non la dividesse, essa osava appena manifestare il proprio avviso.

Sullo scorcio del 1877, il ministro Brin, volendo mettere in cantiere una quinta nave di prima classe, consultava il Consiglio superiore di Marina circa il tipo da adottare. Per la circostanza erano stati aggregati al Consiglio, in qualità di membri straordinari, anche tutti i Capi-servizio dei Dipartimenti. L'autorevolissimo consesso proponeva alla unanimità che la nuova nave dovesse essere del tipo *Italia*, con quei perfezionamenti di particolari che risultassero opportuni in relazione ai più recenti progressi. Prima però che il Brin potesse dare accoglimento a tale proposta, gli succedeva nel Ministero il Di Brocchetti, il quale, ricostituito il Consiglio con nuovi elementi, volle ancora consultarlo sulla medesima quistione. Ed il nuovo Consiglio, sullo scorcio del 1878, con altra unanime votazione, confermava l'avviso pronunciato l'anno precedente. Dopo ciò la costruzione di una terza nave di 1ª classe tipo *Italia* era dal Di Brocchetti portata nel bilancio di previsione

del 1879 e ve la manteneva anche il Ferracciù succeduto al Di Brocchetti prima che quel bilancio fosse discusso.

Così stavano le cose allorquando, nel febbraio 1879, essendo appunto ministro il Ferracciù, si ebbero in Parlamento le prime avvisaglie di un movimento di resistenza e di opposizione contro l'indirizzo militare marittimo di cui le nuove navi rappresentavano la più immediata e diretta manifestazione. Vi diede occasione un articolo critico sulle condizioni della Marina pubblicato dalla *Rassegna settimanale*, periodico romano assai apprezzato perchè in fama di rispecchiare le idee di un eletto nucleo di giovani e studiosi uomini politici, e che, salvo errore, era allora diretto dall'on. Leopoldo Franchetti, ben conosciuto anche oggi quale inesorabile censore dell'Amministrazione militare marittima italiana.

La citazione dell'articolo della *Rassegna* fatta con incisivi commenti dal deputato De Renzis indusse altri membri della Camera a manifestare inquietudini e dubbiezze. Sorse però a parlare sull'argomento anche Saint Bon, il quale, prendendo vigorosamente le difese dell'opera propria e di quella dei suoi successori, potè, per l'accoglienza avuta dalle sue parole, ancora una volta lusingarsi di essere riuscito a dimostrare che la via da lui iniziata era la buona.

Ma quell'inaspettato vento di sfiducia, sebbene per il momento acquietato nell'ambiente parlamentare, si era ormai propagato ed andava aumentando al di fuori. Altre gazzette, dopo la *Rassegna*, si erano impadronite dell'argomento e molto volentieri accoglievano scritti che ne trattassero. E fu principalmente per mezzo delle gazzette che il pubblico venne, con suo penoso stupore, a conoscere come nel Corpo medesimo della Marina, non ostanti le ripetute dichiarazioni dei maggiorenti di esso, le opinioni circa le nuove costruzioni navali fossero tutt'altro che concordi e come, per questa discrepanza di opinioni e per le preoccupazioni che ne erano naturale conseguenza, vi serpeggiasse un male dissimulato malessere.

Per verità non avrebbe dovuto recare meraviglia che gli ufficiali di marina, pure essendo — come fino allora si era generalmente ritenuto — in grande maggioranza favorevoli ai concetti fondamentali del nuovo programma di costruzioni navali, elevassero qualche eccezione od obbiezione circa le modalità con le quali tali concetti venivano applicati. Si trattava di quistioni eminentemente tecniche intorno alle quali era ovvio che persone tecniche discutessero ed anche dissentissero. Lo stesso ammiraglio De Saint Bon si era notoriamente dichiarato contrario ad una importante modificazione proposta qualche tempo addietro dal Consiglio superiore di Marina circa l'armamento di artiglieria della nave *Italia*, e che il ministro Brin e gli altri venuti dopo di lui avevano creduto non dovere respingere. Giusta il primitivo progetto di massima ideato da Saint Bon per la costruzione delle navi di questo tipo, esse non avrebbero dovuto portare che due cannoni da 100 tonnellate, o da 450 $^{m}/_{m}$. Questo armamento parve insufficiente alla maggioranza del Consiglio, la quale domandò quattro cannoni di quel calibro invece di due, ed inoltre una supplementare batteria di otto cannoni di calibro minore. L'adozione di simile armamento, tanto maggiore del primitivamente previsto, non era evidentemente possibile senza una equivalente riduzione di altri pesi a cominciare dalla provvista di combustibile od, in altri termini, senza una notevole diminuzione di quella larga autonomia che costituiva uno dei principali pregi del tipo. Non volendo sacrificare troppo questa autonomia non restava che accrescere il dislocamento della nave. Inoltre un cospicuo aumento di spesa diventava, in ogni modo, inevitabile. Tuttociò Saint Bon, membro egli stesso, in quel tempo, del Consiglio superiore, aveva fatto presente ai colleghi, ma questi si erano mantenuti irremovibili nel loro avviso. Ricordino i lettori questa circostanza.

Ma le ragioni tecniche che giustificavano la discrepanza di opinione tra gli ufficiali di Marina non potevano essere

sufficienti a spiegare il malessere di cui abbiamo fatto cenno. Le origini di questo malessere erano piuttosto da ricercare nelle peculiarissime condizioni nelle quali si trovava ridotta per rispetto al materiale la Marina nostra, priva ormai della massima parte delle numerose sue antiche navi demolite o vendute per effetto della legge dell'alienazione, nè ancora fornita delle poche moderne destinate a prendere il posto di quelle ed il cui allestimento progrediva purtroppo lentamente, sia per il forte costo, sia per la novità e complicazione dei lavori all'uopo occorrenti.

Tali essendo le condizioni del materiale non potevano certamente essere liete quelle del Personale. Rare le destinazioni di imbarco, rarissime le missioni all'estero; poche perciò e di scarsa attrattiva, così per gli ufficiali come per gli equipaggi, le occasioni di perfezionare la propria istruzione marinaresca e di far valere le proprie attitudini: arenati gli avanzamenti, prevedibili piuttosto riduzioni che aumenti nella forza del Corpo. Bensì vero che un certo numero di intelligenti e studiosi ufficiali, penetrati delle nuove idee, avevano saputo trovar modo di rendere preziosi servigi, e di assicurarsi nello stesso tempo ambite soddisfazioni, dedicando il loro ingegno e la loro attività alla preparazione delle armi e dei meccanismi di cui le nuove navi dovevano essere fornite, ma la gran massa, rimasta semplice spettatrice di questo movimento e suggestionata dalla inazione, era naturalmente portata a sindacare con rigore ogni nuova esplicazione di un indirizzo il trionfo del quale, oltre all'avere debellato gli inveterati pregiudizi di molti, imponeva ora a tutti così duri sacrifici.

Mentre nel Corpo si andavano accentuando queste disposizioni e che, fuori di esso, si andavano preparando più aperte e decise ostilità, il portafogli della Marina veniva assunto dall'ammiraglio Acton.

Il vice-ammiraglio Ferdinando Acton, di insigne famiglia marinara anglo-napoletana, giungeva al governo della Marina preceduto da chiara fama di abilità professionale e di

acutezza e praticità di mente ed accompagnato da un'aura di simpatica popolarità, cui, oltre le intrinseche belle doti di lui, contribuivano l'aspetto e le maniere singolarmente attraenti.



Vice-ammiraglio Ferdinando Acton.

Ultimamente l'Acton era stato uno fra i membri del Consiglio superiore di Marina che, con maggiore insistenza, e contro il parere di Saint Bon, avevano voluto l'aumento delle artiglierie delle navi tipo *Italia*.

Pubblicatasi la sua nomina a ministro, si trovò prontamente chi, prendendo argomento da quel dissenso e da qualche altra sua dichiarazione non completamente concor-

dante con le idee fino allora prevalse, diffuse voci secondo le quali, la Marina ed il Pubblico avrebbero dovuto attendersi da lui grandi novità e grandi cambiamenti. Non ci voleva di più perchè i critici del programma seguìto dai suoi predecessori si accordassero nel considerare il nuovo ministro come loro capo ufficiale ed in lui mettessero le loro migliori speranze.

Ma, a delusione di queste speranze, e, proprio nei primi giorni della nuova Amministrazione, accadeva che l'Acton dichiarasse alla Camera di accettare integralmente tutte le proposte contenute nel progetto di bilancio già presentato dal suo predecessore e non ancora approvato, compresa quella della costruzione della terza nave di 1ª classe tipo *Italia*. E, quattro mesi dopo la sua assunzione al Governo, lo stesso Acton solennemente annunciava ai Rappresentanti del Paese quale avvenimento così importante e lieto per la Nazione da potersi paragonare ad una « vittoria navale », che le prove di velocità del *Duilio*, eseguite pochi giorni prima, avevano superato le più ottimiste aspettazioni. Siccome uno dei più gravi dubbi messi in giro a discredito delle nuove navi era stato precisamente che il *Duilio* non avrebbe mai raggiunto la velocità prevista dal progetto, l'annuncio fu accolto con una vera esplosione di gioia. Da un momento all'altro la Camera apparve come sollevata da un penoso incubo. Con la mobilità propria delle assemblee, e specialmente delle politiche essa ritrovò prontamente gli antichi entusiasmi. Saint Bon e Brin furono complimentati e festeggiati come due trionfatori. E seduta stante, su proposta di Francesco Crispi venne, tra fragorosi applausi, all'unanimità votato il seguente ordine del giorno:

« La Camera soddisfatta del successo ottenuto nella costruzione del *Duilio* e nella fiducia che con esso sventolerà gloriosa la bandiera nazionale a tutela della Patria esprime la gratitudine del Parlamento ai valorosi che lo idearono e lo eseguirono ».

Ciò accadeva il 21 febbraio 1880. Disgraziatamente, passate appena due settimane da quella magnifica manifestazione, il ministro Acton era costretto a dare al Parlamento ed al Paese altro annuncio punto piacevole e destinato a distruggere in gran parte i buoni effetti del precedente. Mentre il *Duilio* stava sperimentando, presso Spezia, i suoi cannoni da 100 tonnellate, uno di questi era improvvisamente scoppiato dentro la torre di poppa, gravemente avariandola, ed inutilizzando per qualche tempo la nave. Anche contro questi enormi cannoni, che la nostra Marina era stata prima, e fino allora unica, ad adottare, i soliti censori avevano da tempo rivolto le loro critiche. Non era da supporre che essi avrebbero ora trascurato di valersi del loro vantaggio. Invano fu fatto sapere che lo scoppio di quel cannone era avvenuto per mero accidente e che si poteva con perfetta sicurezza contare su tutti gli altri dello stesso calibro e della stessa fabbrica. La campagna contro le nuove navi ricominciò più incalzante di prima.

Tedioso riuscirebbe oggi il minuto racconto delle ardenti e prolungate lotte cui tale campagna diede luogo e che ebbero allora la straordinaria virtù di appassionare ad una quistione marinaresca ogni classe del Pubblico italiano, fortemente eccitandone, insieme al sentimento patriottico, la curiosità, per l'acutissimo carattere personale che, come vedremo, non tardarono ad assumere. Si era d'altronde, in quei giorni, trovata una nuova e fortunata formula sotto la quale presentare la quistione e che sembrava fatta apposta per illudere tutti e ciascuno di poter dare in proposito il proprio parere con la scorta del semplice senso comune, anche nulla conoscendo delle cose del mare. Intendiamo parlare del famoso, ben sonante, dilemma: *Navi grandi o navi piccole?* Col qualificativo di *grandi* si designavano — occorre dirlo? — le navi tipo *Duilio* e tipo *Italia* e con quello di *piccole* altre navi di tipo da determinarsi ma, in ogni caso, di minori dimensioni e di minor costo, delle quali si domandava la costruzione non solo

dai decisi avversari delle prime, ma ancora da molte al
persone a queste non avverse, e che, pur ammettendon
pregi, ritenevano venuto il momento di modificare, giu
i dettami dell'esperienza nostra ed altrui e degli ult
progressi dell'arte, l'indirizzo delle nostre costruzioni na
in senso meglio rispondente, oltre che all'obbiettivo d
potenza individuale, anche a quello del numero delle u
da costruire. Questo era il parere di molti ufficiali, o
giorno più impensieriti della grande penuria numerica
navi in cui la nostra Marina versava ed avrebbe, seco
ogni previsione, continuato a versare anche per l'avve
persistendo nell'impiegare tutte le sue magre risorse c
le aveva impiegate negli ultimi anni. I sentimenti di qu
ufficiali si trovano manifestati in parecchie pubblicaz
del tempo, ma in nessuna più efficacemente che nell'o
scolo « *Abbiamo urgente bisogno di navi* », dovuto a q
genialissimo comandante, e poi ammiraglio, Paolo Cott
di cui la Marina, e quanti ebbero la ventura di conosce
tuttora rimpiangono l'immatura fine, e che, nella sua qu
lità di reggente un alto ufficio nella Direzione genera
di artiglieria del Ministero della Marina, aveva lungame
collaborato ed ancora collaborava proprio allo armame
delle tanto discusse grandi navi.

« Quel che urge più di tutto — scriveva il comanda
Cottrau — è di colmare i vuoti nel *numero* del nav
di battaglia... e di far presto, dando mano perciò a qu
parte del navilio che, sotto piccola mole, sviluppi magg
intensità offensiva, tenendosi strettamente allo scopo
premo assegnato alla Marina dal piano organico e rin
ciando per ora a moltiplicare i tipi, costosissimi, a la
sfera di azione ».

Contemporaneamente a queste pubblicazioni di uffic
di marina, le quali alla attendibilità della sostanza acc
piavano la correttezza della forma, molte altre ne usciv
frattanto alla luce, quasi tutte sprovvedute così dell'
come dell'altro requisito. Erano in generale pubblicazi

anonime e sopratutto articoli di giornali. Improvvisati marinari ed ingegneri navali di circostanza, preludiando al l'esoso sistema, venuto in piena voga qualche anno più tardi, di discutere le quistioni concernenti la Marina a base di denigrazioni e di vituperii, facevano sfoggio nella stampa quotidiana di mordace rettorica non solo a carico delle famigerate navi, ma ancora degli autori di esse. Le navi erano allegramente qualificate vascelli fantasmi, arche di Noè, colossi dai piedi di creta ed i loro autori descritti come sognatori di chimerici eccessi di potenza, spiriti avventurosi e paradossali, e, se non proprio quali campioni da manicomio, poco meno. La migliore parte di questi bei complimenti spettava naturalmente a Saint Bon.

Non era questo per certo il trattamento che Saint Bon — e Brin con lui — erano in diritto di attendersi dai propri concittadini e specialmente dopo l'ordine del giorno parlamentare di pochi mesi addietro che tanto solennemente li additava alla gratitudine della Nazione! Ma ben più che degli attacchi contro le loro persone impensierivansi essi delle conseguenze che quella agitazione poteva avere sulle future sorti della Marina. E se ne impensieriva con loro il Paese bruscamente risvegliato dalla tranquilla fiducia nella quale da oltre un lustro riposava circa tali sorti. Soltanto la parola del ministro avrebbe potuto calmare queste apprensioni. D'altronde qualche esplicita dichiarazione da parte dell'Acton giudicavasi anche opportuna inquantochè, per antichi e recenti indizi, e particolarmente per avere egli lasciato passare più d'un anno senza iniziare la costruzione della terza nave di 1ª classe tipo *Italia* approvata dal Parlamento col bilancio del 1879, e, per la lentezza con la quale erano proceduti, dopo il suo avvento al Ministero, diversi lavori di allestimento del *Dandolo* e dell'*Italia*, di bel nuovo a lui si attribuivano intenzioni sfavorevoli a queste navi, ed, a torto o a ragione, anche una indiretta partecipazione alla campagna in favore delle cosidette navi piccole.

Già da qualche tempo Brin aveva presentato una interpellanza alla Camera per ottenere che il ministro parlasse. Siccome però lo svolgimento di tale interpellanza veniva continuamente differito, Saint Bon, impaziente d'indugi, profittava, il giorno 23 aprile 1880, della discussione di un disegno di legge concernente la Difesa dello Stato per entrare, indirettamente, in materia e rivolgere egli al ministro categorica domanda di far conoscere i suoi intendimenti.

La domanda era accompagnata da aspre imputazioni contro l'Acton accusato di scarso amore verso le navi ereditate dai suoi predecessori, di meditata negligenza nell'allestimento di esse, di « tacitamente preparare il ritorno della Marina sulla via della reazione ».

Il ministro Acton non possedeva facilità di parola. Costretto ad abbandonare il riserbo fino allora serbato, rispose brevemente e semplicemente, respingendo le accuse rivoltegli circa le navi da lui trovate in corso di costruzione e di allestimento, ma nello stesso tempo dichiarando che, in quanto alle nuove navi da costruire, egli, tenuto conto dei più recenti progressi e degli esempi dell'estero, riteneva convenisse farle meno grandi e meno costose di quelle, anche se per qualche rispetto avessero a riuscire individualmente meno potenti, perchè — egli diceva — il numero delle unità componenti un'armata navale è già per sè stesso principale fattore di potenza e perchè, in ogni modo, i limiti di spesa previsti dalla legge del piano organico non consentivano ulteriori costruzioni di navi dell'eccessivo costo di oltre ventidue milioni, quanti già se ne erano spesi per il *Duilio* e potevasi con sicurezza prevedere se ne sarebbero spesi per ognuna delle altre tre grandi navi in costruzione.

La quistione delle navi grandi e delle navi piccole si trovava così, improvvisamente, ma nettamente, portata anche davanti al Parlamento.

Prese allora a parlare Brin, il quale, mettendo tale qui-

stione nei suoi veri termini, lucidamente dimostrava come fosse ozioso discutere di navi grandi e di navi piccole, mentre, in fatto di costruzioni navali guerresche, una sola cosa importava ed era di fare navi veramente atte a rispondere agli scopi cui dovevano servire. Questo — egli diceva — era stato il criterio fondamentale del programma che Parlamento e Paese avevano, pochi anni addietro, con tanto favore approvato e, seguendo il quale, già si erano ottenuti risultati oltremodo soddisfacenti, a tutti noti e da nessuno contestati. Se gli assegni previsti dalla legge del piano organico non erano giudicati sufficienti al compimento di tale piano — nel quale piano, del resto, era considerata non solo la costruzione di vere e proprie navi di 1ª classe ma ancora di un adeguato numero di navi minori — poteva essere il caso di domandare assegni più rilevanti o di modificare il piano stesso, non però di abbandonare un indirizzo riconosciuto eccellente: che se poi il ministro intendeva, in ogni modo, adottare un indirizzo nuovo, Parlamento e Paese erano in diritto di esigere che egli, prima di tutto, sottoponesse al loro esame ed alla loro discussione argomenti e studi bene determinati al riguardo.

Era il linguaggio della saviezza. Ed il Parlamento fu ben lieto di trovare in esso il bandolo per uscire dall'imbarazzo in cui la gravità imprevedutamente assunta da quell'incidente lo aveva posto e, senza nulla compromettere, rimandare ad altra occasione la discussione di un soggetto di tanta importanza. Ed infatti dopo una nuova difesa dell'Acton, appoggiato dai deputati D'Amico e Maldini ex-ufficiali di Marina entrambi — ed autore il secondo di un ponderoso opuscolo nel quale la superiore velocità, il doppio propulsore, la insuperata potenza dei cannoni, le torri corazzate e girevoli, i meccanismi idraulici, tutti insomma i principali e positivi pregi delle navi tipo *Duilio* e *Italia* erano qualificati come altrettanti difetti — e nuovi vivaci attacchi di Saint Bon e di Brin, la Camera approvava il seguente ordine del giorno presentato dall'on. Nicotera:

« La Camera, ritenendo che l'on. ministro della Marina solleciterà il compimento delle navi di 1ª classe attualmente in costruzione, e che presenterà al Parlamento, per la costruzione delle navi di 1ª classe, i pareri degli uffici tecnici competenti prima di ordinarne la costruzione, passa all'ordine del giorno ».

Ma questo rinvio lasciava la quistione più aperta che mai. Tutto l'anno 1880 fu anno di continue ed ardenti contestazioni tra i fautori delle navi grandi e quelli delle navi piccole. Ad aggiungere olio sul fuoco venne, nel settembre, il varo dell'*Italia* a Castellamare di Stabia, varo riuscito splendidamente e che diè luogo ad imponenti manifestazioni di soddisfazione e di entusiasmo da un capo all'altro della penisola.

Frattanto al Ministero della Marina, in previsione della prossima discussione del bilancio, si lavorava a preparare gli elementi richiesti dalla Camera per la determinazione del tipo delle nuove navi da costruire. Il ministro, fatto compilare un quistionario sull'argomento, disponeva che ne fosse mandata copia agli ufficiali della Marina più autorevoli non solo per grado ma anche per studi e riputazione, con invito a ciascuno di rimettergli il proprio parere per iscritto. Questi pareri egli presentava nel novembre alla Giunta del bilancio insieme ad un programma di massima delle principali caratteristiche delle nuove navi da costruire, ultimamente da lui sottoposto al Consiglio superiore di Marina e da questo accettato.

Nel corso di questo stesso anno, per sopravvenuti mutamenti parlamentari, tanto Saint Bon che Brin decadevano dal loro politico mandato.

Privati così della possibilità di ulteriormente sostenere, da deputati, le loro convinzioni, entrambi pensarono di valersi, a tale uopo, del mezzo della stampa e, quasi contemporaneamente, senza però reciproca intesa, ciascuno di loro dava alla luce un opuscolo nel quale tali convinzioni erano ampiamente illustrate e propugnate; l'opuscolo di

Saint Bon era intitolato « *La quistione delle navi* », quello di Brin « *La nostra Marina militare* ».

Sarebbe difficile trovare una più lampante dimostrazione della vecchia sentenza « Lo stile è l'uomo » che quella risultante dal paragone di tali due opuscoli. Nello scritto di Saint Bon, accanto all'uomo di scienza, quasi in ogni pagina si incontra l'uomo di immaginazione e di sentimento, il poeta, l'artista, uso ad applicare così nel pensiero come nella parola le raffinatezze di una squisita generale cultura. Meno alato, se così possiamo esprimerci, è lo scritto di Brin: esso corre piano, alla buona, spesso rallegrato da quel fine umorismo del quale il degno amico e compaesano di Agostino Depretis sapeva, all'occorrenza, fare, a sua volta, magistrale impiego. Ma quanta acutezza di dialettica, quanto rigore di ragionamento in tale semplicità; quanta attrattiva di attenzione, quanta efficacia di persuasione! Com'è facile immaginare, non ostante la diversità della forma, la polemica spesso assume, tanto nell'uno quanto nell'altro opuscolo, carattere assai vibrato. Parole particolarmente amare sono in entrambi dedicate alle persone tecniche, agli ufficiali di marina militanti nell'opposto campo.

Il Saint Bon, dopo avere, con dati di fatto, dimostrato inesatta una delle argomentazioni più frequentemente ripetute in quei giorni contro le così dette grandi navi, e cioè che soltanto la nostra Marina costruisse navi di tale portata, così scrive:

« Ma, dico io, quand'anche fossimo soli, che grande sventura sarebbe questa mai? Siamo noi forse tanto bambini che ci sia proprio necessario il pedagogo? Si dimostri, potendo, che abbiamo fatto male, ma se abbiamo fatto bene l'esser soli non è una colpa.

« Io confesso ingenuamente che non mi sbigottisco, anzi mi compiaccio di vederci primi nella vita del vero progresso. Dirò di più, sempre avevo sperato che a tal sentimento partecipassero più efficacemente il Paese e la Marina militare, la Marina giovane almeno. Dopo l'era lunga

di nullità marittima che abbiamo passata, il veder sorgere l'una dopo l'altra quattro navi come il *Duilio*, il *Dandolo*, l'*Italia*, la *Lepanto*, quattro navi che significano risorgimento e di cui la prima si è già mostrata in facilità di evoluzioni, in velocità, in corazze, in cannoni, nel complesso delle qualità militari, infine, non inferiore alle migliori esistenti, mi pareva tale spettacolo da eccitare ad entusiasmo le menti giovanili almeno.

« Purtroppo mi ero sbagliato in parte.

« Quelli che passavano le giornate ad esaminare ed ammirare furono gli Ufficiali e i Comandanti delle navi straniere!

« Pur troppo mi ero sbagliato!

« E si trovò più di uno che invece di studiare le navi nuove giudicò patriottico il muovere loro guerra e, non avendo altra arma, usò contro di loro luoghi comuni e peggiori argomenti. Ma i nemici delle navi nuove non le possono levare di mezzo e queste, per il solo fatto della loro esistenza, avranno facile e completa vittoria.

« Le Nil a vu sur ses rivages
Les noirs habitants des déserts
Insulter par leur cris sauvages
L'astre brillant de l'univers.
Cris impuissants fureurs bizarres;
Pendant que ce monstres barbares
Poussaient d'insolents clameurs,
Le dieu poursuivant sa carrière
Versait des torrents de lumière
Sur ses obscurs blasphémateurs.

LEFRANC DE POMPIGNAN ».

Ed il Brin, dopo avere strenuamente propugnato un'antica tesi sostenuta già nel 1875 dal Saint Bon, e cioè che il Parlamento di una nazione marittima non può e non deve, per timore di incompetenza, abbandonare la responsabilità di risolvere le quistioni concernenti la sua Marina militare alle sole Autorità tecniche e per esse al Governo, si esprime in questi termini:

« Del resto ho già fatto toccare con mano che il giu-

dizio del Parlamento sulle cose della Marina fu sovente più oculato di quello degli uomini unicamente tecnici ed ebbe la più salutare influenza. Fu la Camera dei Comuni che obbligò nel 1851 l'Ammiragliato a smettere finalmente la costruzione dei vascelli a vela proposti ancora nel bilancio e fu eziandio la Camera dei Comuni che nel 1862 obbligò l'Ammiragliato a rinunciare alla costruzione di vascelli ad elica e restringersi alla costruzione di navi corazzate. È nella natura delle cose che le così dette maggioranze degli uomini speciali non abbandonino che stentatamente le idee ed anche i pregiudizi inoculati loro da lunghe abitudini, che non possano perciò elevarsi ad alti e nuovi punti di vista, ma rimangano inceppate al comune livello, vincolate dalla coesione dell'organismo di corpo. E se per disgrazia vi è chi solletica la loro resistenza, siam belli e andati: bisogna chiudere le porte al progresso ».

Parole profondamente filosofiche queste ultime e delle quali troppi esempi di tutti i tempi e di tutti i paesi, nè soltanto concernenti quistioni di progresso, stanno a dimostrare la verità!

Del resto questo carattere di perenne attualità, oltre che alle eventuali considerazioni — chiamiamole pur così — filosofiche, contenute nei due opuscoli, è pur comune alla maggior parte di quelle tecniche ivi esposte e concernenti non solo la costruzione delle navi, ma le armi a queste destinate ed il migliore impiego delle une e delle altre. Nè è raro di sentire anche oggi gli uomini di azione come quelli di studio citare i pareri di Saint Bon e di Brin nei medesimi termini da essi allora adoperati e che tuttora perfettamente convengono al tempo nostro.

L'opuscolo di Saint Bon venne alla luce proprio alla vigilia del giorno della tanta attesa discussione del bilancio; quello di Brin non fece a tempo; e fu pubblicato subito dopo.

La discussione del bilancio terminata il 77 dicembre 1880

durò per tre lunghissime sedute, durante le quali non si parlò che di navi grandi e di navi piccole. Il ministro lesse alla Camera i pareri degli ufficiali da lui consultati sulla quistione ed anche una lettera del generale Garibaldi cui tali pareri erano stati sottoposti con la speranza di avere il suo. Il Generale, sempre appassionatissimo delle quistioni navali, così scriveva dal letto di dolore nel quale lo avevano confinato i suoi gloriosi acciacchi:

Illustre ammiraglio Acton,

« Grazie del parere degli egregi ufficiali di Marina sulla « costruzione delle navi da guerra, pareri e discussioni « interessantissime. All'ammirazione per l'ardito concetto « ed esecuzione dei quattro grandi colossi che suscitarono « l'invidia degli stranieri, io ora aggiungo l'apprezzamento « delle navi minori e più numerose che sembra entri nel« l'opinione dei più.

« La Flotta sarà tanto più formidabile quanto più do« tata di arieti colle forme di fusi e di tartarughe quale « l'inglese *Polyphemus*, atti a portare torpedini e massime « dotati di grandi velocità per attaccare di fianco i nemici « nella battaglia con lo sperone.

« Caprera, 18 settembre.

« Vostro G. GARIBALDI. »

Come si vede, il parere del Generale, per riguardo al grosso della quistione, rappresentava più che altro una cortese annuenza al parere altrui: tuttavia quella letterina conteneva indubbiamente, almeno nella sua seconda parte, e cioè per riguardo alle costruzioni del tipo *Polyphemus* — tipo caldeggiato anche da Saint Bon e Brin — qualcosa di molto più definito che non contenessero la maggior parte dei pareri degli ufficiali sopracitati. Quei pareri, quasi tutti molto vaghi ed alcuni addirittura insignificanti, furono allora giustamente qualificati pareri platonici. Se infatti nel maggior numero di essi si trovava espresso il

voto che si costruissero navi di più limitate dimensioni, scendendo a dislocamenti di 8000, 6000 e fino a 5000 tonnellate, tutti più o meno difettavano — nè avrebbe potuto accadere diversamente data la natura di simili documenti — di indicazioni ben determinate circa il modo di ottenere che tali navi avessero poi a possedere quel sufficiente grado di potenza offensiva e difensiva cui nessuno degli interrogati era disposto a rinunciare. Precise indicazioni al riguardo avrebbe dovuto fornire il ministro, giusta l'impegno da lui preso con la Camera; ma nemmeno questa volta egli si era trovato in grado di presentare i promessi particolareggiati progetti. Di ciò naturalmente non mancarono di fargli carico gli oratori che, in assenza di Saint-Bon e di Brin, ne sostenevano nella Camera le idee, e fra essi, autorevole più di ogni altro, il generale Ricotti, antico ministro della Guerra e collega di Saint-Bon nel Gabinetto Minghetti, e poi capo dell'opposizione, il quale, in tale circostanza, diè prova, veramente mirabile, di possedere, in fatto di quistioni militari marinaresche, competenza non inferiore a quella in ogni tempo e da tutti riconosciutagli per riguardo alle quistioni militari terrestri.

La discussione, singolarmente propizia a discorsi accademici, e non meno a sorprese di carattere politico, si sarebbe prolungata chi sa quanto, se il ministro della Marina non avesse fatto intendere che era pronto a dimettersi se la Camera non gli concedeva di porre mano senz'altri indugi alla costruzione delle due nuove navi da lui proposte, e se il Presidente del Consiglio, che era il Depretis, non avesse dichiarato che il Gabinetto si rendeva solidale del collega della Marina. Anche questa volta però il dibattito si chiuse con l'approvazione di un ordine del giorno di transazione (proposto dall'on. Morana), che, se valse a calmare gli spiriti ed a togliere d'impiccio il Ministero, non poteva essere, nè fu, sotto l'aspetto tecnico, preso sul serio da nessuno.

Tale ordine del giorno, veramente insigne e caratteristico nel suo genere, suonava come segue:

« La Camera, udite le dichiarazioni del ministro della Marina, considerando che verranno messe in cantiere due navi di prima classe del dislocamento non maggiore di 10.000 tonnellate e del costo massimo di 15 milioni, passa alla votazione del capitolo 35 (Riproduzione del naviglio) ».

Diecimila tonnellate erano giusto un pò meno del dislocamento del *Duilio* (11.000 tonnellate) e di quello dell'*Italia* (15.000 tonnellate) ed un pò più di quello delle invocate nuove navi così dette piccole (da 5000 a 9000 tonnellate). Quindici milioni erano un pò meno del costo del *Duilio* (22 milioni) e di quello dell'*Italia* (25 milioni) ed un pò più di quello previsto dall'Acton (10 milioni) per ciascuna delle nuove navi sopradette.

Quanto agli altri requisiti di tali navi, e cioè a quelli veramente essenziali, concedevasi pieno mandato di fiducia al ministro.

Il paziente lettore che voglia prendersi la pena di consultare un elenco del nostro naviglio da guerra troverà facilmente, con la scorta delle date, quali furono le navi di 1ª classe che vennero costruite dopo tante discussioni e la finale approvazione di quest'ordine del giorno. Furono la *Ruggero di Lauria*, l'*Andrea Doria*, la *Francesco Morosini*, tre navi del tipo *Duilio* leggermente modificato, di dislocamento alquanto maggiore, armate anch'esse di quattro cannoni da 100 tonnellate, meno protette, un poco più veloci (meno veloci però dell'*Italia* e della *Lepanto*), e nel complesso già, all'atto della loro entrata in servizio, notevolmente antiquate, non solo in confronto alla famosa curva del progresso, ma anche alle loro contemporanee delle altre nazioni.

Nessun dubbio che queste non fossero le navi originariamente pensate e desiderate del ministro Acton, il cui programma, qualunque giudizio se ne volesse fare, ed

anche se con rigore mantenuto dentro i limiti ultimamente assegnatigli, sarebbe certamente stato suscettibile di applicazioni assai più felici e meglio rispondenti così alle esigenze del presente come a quelle dell'avvenire.

In questa singolare maniera si chiuse per allora la bizantina quistione delle navi grandi e delle navi piccole. Diciamo *per allora* dappoichè è nella natura stessa delle quistioni bizantine di più o meno periodicamente rinascere dalle loro ceneri.

Quietata la quistione delle navi, era lecito sperare si sarebbero anche quietate le passioni che essa aveva sollevato. Avvenne invece il contrario.

Finchè l'ammiraglio Acton rimase ministro non ebbe pace. E, mentre nei primi tempi della sua amministrazione, egli aveva potuto lusingarsi di possedere il fiducioso consenso, se non di tutto, certo di gran parte del Corpo della Marina, non tardò a doversi accorgere che tale consenso era andato ed andava, col passare del tempo, notevolmente raffreddandosi.

Sorte comune per vero a tutti i ministri passati e futuri!

Ma le maggiori contrarietà lo aspettavano alla Camera dove una implacabile opposizione non perdeva occasione di dimostrarsi ostile non solo alla sua amministrazione, ma anche alla sua persona, tanto che un suo brillante difensore, il De Zerbi, potè un giorno definire la situazione dicendo che, dopo avere tanto discusso il tipo delle navi si discuteva ora il tipo del ministro. Si voleva abbatterlo ad ogni costo, ma così non la intendevano nè il Presidente del Consiglio Depretis, nè la maggioranza ministeriale. Tuttavia la solidità della sua posizione parve per un momento assai compromessa in occasione della discussione del bilancio dell'anno 1883, dopo un fiero attacco mossogli dall'ammiraglio De Saint Bon, il quale appunto in quei giorni aveva fatto ritorno alla Camera come deputato di Messina (febbraio 1883). È rimasto proverbiale il con-

fronto tra la *Scuola del piacere* e la *Scuola del dovere* illustrato in quella circostanza da Saint Bon per censurare i metodi educativi e disciplinari seguìti dall'Acton nel governo del personale della Marina. Le severe parole di così eminente personaggio, ed a riguardo di così delicato argomento, produssero, sebbene evidentemente affette da passione, sensazione profonda. Ma all'attacco del Saint Bon altri ne succedettero molto meno autorevoli, e così ripugnanti, che ogni precedente impressione dell'Assemblea passò in seconda linea per dar luogo ad un generale sentimento di disapprovazione.

L'ammiraglio Acton, confortato da un immediato e significativo voto di fiducia, continuò a reggere il Ministero della Marina ancora per quasi un anno.

XIII.

Al comando di Spezia. Al comando della squadra. All'Ufficio di Stato maggiore (1880-1888).

Dicemmo, nel terminare il capitolo XI, che l'ammiraglio De Saint Bon, sui primi del 1880, era stato nominato comandante in capo del Dipartimento marittimo di Spezia. Assumendo tale comando egli trovava la Spezia ben mutata da quando, dieci anni addietro, vi aveva, da capitano di fregata, tenuto il governo dei primi servizi militari marittimi colà stabiliti. Ormai la trasformazione dell'idilliaco golfo in principale porto da guerra del regno potevasi, per le parti essenziali, considerare completa. Proprio nel fondo di esso, accanto alla città, rapidamente salita dalle sue modestissime origini a cospicua prosperità, il nuovo arsenale già occupava con le sue darsene, i suoi bacini di carenaggio, le officine, gli scali di costruzione, ecc., la maggior parte della vasta zona di terreno assegnatagli nei grandiosi disegni del generale Chiodo e dentro al suo recinto parecchie migliaia di operai attendevano con ogni comodità ai lavori occorrenti alle navi dell'armata. A monte dell'arsenale e lungo le spiaggie dei due versanti erano sorti numerosi stabilimenti secondari; caserme, polveriere, moli di approdo, scali di alaggio, magazzini, per i mol-

teplici servizi del Dipartimento. Tutto intorno, sulle vette e sui fianchi delle adiacenti colline, una severa corona di opere di difesa, per buona parte ultimate, mostrava all'attento osservatore dove le volate e dove gli schermi dei suoi cannoni. Attraverso alla bocca, fra Lerici e Porto Venere, una irta serie di punte di scoglio sporgenti a disuguali intervalli sul livello del mare lasciava intravedere la posizione della artificiale diga subacquea per mezzo della quale il troppo ampio ingresso del golfo era stato ridotto a due soli stretti passaggi dominati da formidabili batterie.

Nessuno meglio di Saint Bon poteva essere in grado di sapere quanto lavoro, quanto denaro, fosse costato l'imponente assetto guerresco contenuto dentro queste grandi linee. E della soddisfacente riuscita di tale assetto egli aveva anche motivo di particolarmente compiacersi, dappoichè in non piccola parte a lui stesso dovuta, nè soltanto per i provvedimenti da lui presi come ministro o come reggente i più alti uffici della Marina, ma ancora, in più di un caso e sino da quando assai più modesti erano il suo grado e la sua anzianità, per l'influenza delle sue opinioni o del suo consiglio.

Non aveva egli — ad esempio, e per ricordare un caso da molti ignorato, ma pure di speciale ricordo meritevole — da semplice capitano di fregata, e con un semplice suo parere, contribuito in modo efficacissimo ad evitare che la diga subacquea ora menzionata fosse costruita, come per poco non accadde, in posizione tale che non solo a nulla sarebbe servita per la difesa del golfo, ma avrebbe rovinato per sempre quel magnifico ancoraggio? Delle posizioni da assegnarsi a questa diga, per la costruzione della quale fino dal 1872 il ministro Riboty aveva chiesto al Parlamento i fondi necessari, si era allora lungamente discusso, volendola alcuni foranea ed altri interna. Il Consiglio superiore di Marina di quel tempo si era pronunciato per la diga interna, proponendo fosse costruita nien-

temeno che secondo l'allineamento San Bartolomeo-Punta del Pezzino, e cioè proprio nel bel mezzo del golfo dove abitualmente stanno ora ancorate le nostre maggiori corazzate. Ed a favore di questa proposta, la quale presentava il vantaggio del minor costo, inclinavano il Riboty ed anche altri eminenti personaggi. Ma la Giunta del bilancio, incaricata di esaminare la quistione e riferirne al Parlamento, volle ancora, per proprio conto, sentire il parere di altri tecnici di sua particolare scelta. Fra questi fu il comandante De Saint Bon, il quale si dichiarò recisamente contrario alle proposte del Consiglio snperiore, e propugnò invece strenuamente il partito della diga foranea. Il testo del suo parere si trova registrato negli Atti del Parlamento, essendo stato integralmente riprodotto nella relazione della Giunta del bilancio e citato durante la discussione. Anche se esso non portasse indicazione di autore, non si penerebbe molto ad indovinarne la provenienza. Prettamente samboniana è infatti la natura delle argomentazioni ivi contenute. « Figuratevi — diceva Saint Bon — che uno abbia un tesoro da custodire in una stanza della sua casa. Credete forse che egli lasci la porta di casa aperta e che si occupi di premunire soltanto la stanza dove è situato il tesoro? No, certo, egli incomincerà a garentirsi fino dalla porta di strada e non aspetterà che il nemico monti le scale e penetri nel suo appartamento e trovi premunita soltanto la stanza dove trovasi il tesoro ». Posta sotto questa forma la quistione diventava una semplice quistione di buon senso. Ed il buon senso ebbe il sopravvento. La proposta della diga San Bartolomeo-Pezzino venne scartata. Che se poi la definitiva posizione adottata, pur essendo assai più foranea, non fu proprio quale allora proponeva Saint Bon e quale oggi si deplora che non sia, certamente non a Saint Bon, ma alle solite strettezze finanziarie, ne va attribuita la colpa.

Ma dal tempo delle discussioni circa la posizione della diga, l'influenza personale di Saint Bon nelle maggiori

come nelle minori cose della Marina aveva preso ben altre proporzioni che quelle di un modesto parere. L'applicazione delle radicali idee di rinnovamento e di progresso che avevano formato la base del suo programma di ministro doveva naturalmente e largamente far sentire i suoi effetti anche negli stabilimenti marittimi. Ed era ovvio che ciò dovesse verificarsi, più che altrove, alla Spezia, inquantochè ivi molti servizi tuttora si trovavano quasi in gestazione e quindi ancora suscettibili di trasformazioni e miglioramenti, mentre d'altra parte ivi erano andati rapidamente concentrandosi i maggiori e più importanti lavori della Marina. Ivi erano da Castellamare venuti per completare il loro allestimento e ricevere il loro armamento il *Duilio* e l'*Italia* e per lo stesso scopo doveva venirci, dentro breve termine, da Livorno la *Lepanto:* ivi si stava costruendo il *Dandolo.* Di fronte alle esigenze di simili nuovi tipi di navi anche quell'arsenale, sebbene studiato e costruito con moderni criteri, era, sotto più di un aspetto, risultato impreparato e deficiente. D'onde la necessità di pronte ed importanti innovazioni e nello stesso tempo anche uno straordinario risveglio di attività per parte del Personale fortemente stimolato da quelle innovazioni a superare, con i mezzi nuovi e con gli antichi, le molteplici difficoltà di lavori per cui i metodi consueti spesso riuscivano più di impiccio che di vantaggio. Ottimo tirocinio questo per tutta una schiera di giovani discepoli e collaboratori di Benedetto Brin, i quali, degnamente seguendo le orme di lui, dovevano assicurare al Corpo del Genio navale italiano la bella e meritata riputazione di cui tuttora gode. A gareggiare con questi valenti ingegneri, per la preparazione e sistemazione sulle nuove navi delle armi ad esse destinate, si era, d'altra parte, trovata pronta, come già abbiamo avuto occasione di accennare, una non meno operosa e non meno intelligente schiera di ufficiali di vascello. Mai certamente in Italia, e forse nemmeno all'estero, furono eseguiti esperimenti e studi balistici più

importanti e più tecnicamente eleganti di quelli allora intrapresi dai nostri ufficiali (ci sia permesso ricordare fra questi, oltre i già altra volta citati comandanti Albini e Cottrau, i tenenti di vascello Bettolo, Guevara, Crespi, De Orestis, i sottotenenti di vascello De Filippis e Tadini), nel balipedio del Muggiano, con i colossali cannoni da 100 tonnellate, delle cui prove le Marine estere, ancora esitanti ad adottarli, attendevano ansiosamente l'esito. Non è esagerazione il dire che l'attenzione degli uomini di guerra e degli industriali di tutte le nazioni era allora rivolta su Spezia. E quell'attenzione naturalmente ridondava a profitto del prestigio della nostra Marina e del nostro Paese. Uno dei maggiori periodici inglesi scriveva in quei giorni che gli ufficiali della nostra Marina, per la scientifica e pratica genialità di cui davano prova, facevano rammentare l'epoca gloriosa del Rinascimento, allorquando gli Italiani erano insuperati maestri di arte militare a tutta l'Europa.

Tale era allora l'ambiente del Dipartimento marittimo di Spezia. Ed ogni cosa pareva dovesse contribuire a renderlo gradito e piacevole al nuovo comandante in capo. Gravi preoccupazioni e contrarietà erano invece a questi riserbate durante il tempo del suo comando. Scorsi appena due mesi dalla sua entrata in ufficio accadeva, nelle acque di Spezia, lo scoppio di un cannone da 100 tonnellate del *Duilio* con la conseguenza di non lievi danni a quella corazzata e molto maggiori al credito delle così dette grandi navi. Spettava a Saint Bon di porre riparo agli uni ed agli altri. Così, mentre a Spezia si eseguivano i suoi ordini per rimettere prontamente il *Duilio* in perfette condizioni di efficienza, egli accorreva a Roma per sostenere in Parlamento quelle navi contro i loro detrattori. E, decaduto poi da deputato, continuava ancora ad adoprarsi in difesa dell'indirizzo da quelle navi rappresentato, per mezzo della pubblicazione del noto volume *La quistione delle navi* scritto appunto durante il tempo del comando di Spezia. Per

quanto la discussione fosse sempre stata e fosse ancora un bisogno del suo temperamento, queste lotte, troppo spesso spinte, come i lettori ben conoscono, fino al massimo grado di acerbità, non erano certamente fatte per mantenere sereno lo spirito di lui.

A Spezia rimase circa due anni.

In primavera del 1882, fattasi minacciosa la situazione politica europea per motivo dei torbidi suscitati in Egitto da Araby pascià, l'ammiraglio De Saint Bon fu nominato comandante in capo della squadra italiana destinata a recarsi nelle acque del Levante. Il giorno 13 di aprile egli alzò la sua insegna sulla corazzata *Principe Amedeo*.

La forza navale da lui comandata si componeva di sei vecchie corazzate, la già citata *Principe Amedeo*, la *Palestro*, l'*Ancona*, l'*Affondatore*, la *Castelfidardo*, la *Formidabile*, di due mediocri avvisi *Rapido* e *Agostino Barbarigo* e finalmente anche della corazzata *Duilio*, la quale valeva da sola più che tutto il resto messo insieme. Grazie al possesso di tale ultima nave, la nuova squadra di Saint Bon era senza dubbio più potente di quella da lui comandata nel 1878, ma rimaneva sempre oltremodo modesta e specialmente in confronto alla magnifica armata che in quei giorni l'Inghilterra aveva concentrato nel Mediterraneo sotto il comando dell'ammiraglio Sir Beauchamp Seymour e che, col memorabile bombardamento di Alessandria, doveva tanto efficacemente contribuire alla sottomissione delle orde di Araby ed alla occupazione dell'Egitto per parte delle truppe britanniche.

Ma, per quanto modesta, la nostra squadra sarebbe certamente stata più che bastante per potere, a sua volta, onorevolmente e proficuamente contribuire al felice esito di quella spedizione di truppe italiane che, come ciascuno sa, l'Inghilterra ci proponeva allora di mandare nella terra dei Faraoni insieme alle proprie e che, disgraziatamente per gli interessi del nostro Paese, il Governo di quel tempo non seppe decidersi a mandare.

Non è qui il luogo di enumerare e dimostrare una volta di più i troppo noti e gravi danni derivati all'Italia da quell'irreparabile errore dei suoi governanti. Ma poichè, allorquando di quell'errore si discorre, si sogliono anche citare i nomi di alcuni eminenti cittadini ed uomini di Stato italiani, i quali, con sicuro ed illuminato intuito della situazione, pubblicamente si pronunciarono a favore di quella spedizione e fecero, sebbene inutilmente, tutto il loro possibile perchè avesse luogo, corre a noi l'obbligo di rammentare come fra questi uomini patriotticamente perspicaci fosse pure l'ammiraglio De Saint Bon.

Dai porti della Grecia dove, mentre si svolgevano gli avvenimenti di Egitto, le navi della sua squadra rimasero tutta l'estate ansiosamente aspettando da Roma ordine di muovere verso le foci del Nilo, egli, così nella sua corrispondenza come nelle sue conversazioni, manifestava senza riserve il suo convincimento che l'occasione fosse eccezionalmente propizia, e da non lasciarsi sfuggire, per assicurare all'Italia quella influenza in Oriente alla quale, come potenza marittima mediterranea, essa era in diritto e in dovere di aspirare.

Tutto ciò che il Governo italiano credette potere allora concedere a Saint Bon consistette nell'invio di una delle sue navi ad Alessandria ed una a Port Said per la protezione dei connazionali. E nemmeno fu per merito dei nostri governanti, bensì per quello dei comandanti di altre due navi italiane, più fortunate che le appartenenti alla squadra, se la nostra Marina riuscì in quella circostanza a mettere in evidenza la bandiera nazionale anche per atti di valore militare e marinaresco. Intendiamo parlare dell'avviso *Marco Antonio Colonna*, col quale il capitano di fregata Carlo Quigini Puliga, il giorno 11 luglio, durante il bombardamento di Alessandria, entrava risolutamente in quel porto, sotto il doppio fuoco della flotta inglese e delle fortezze egiziane, e ne rimorchiava fuori due navi a vela cariche di rifugiati, le quali, per la posizione da loro occu-

pata, stavano per essere colate a picco; e della corvetta *Garibaldi*, con la quale il capitano di vascello Enrico Morin, quello stesso giorno 11 luglio, riapriva alla navigazione mondiale il canale di Suez, arditamente precedendovi una schiera di navi di tutte le nazioni che, da più giorni stazionarie all'ancoraggio di Suez, non osavano affrontare quel passaggio per timore delle mine subacquee che la voce generale diceva esservi state seminate dai seguaci di Araby pascià.

Sul finire dell'anno la squadra fece ritorno in Italia.

Quella prolungata crociera in Levante, sebbene riescita di tanto scarsa utilità sotto l'aspetto politico, fu però ricca di vantaggiosi risultati sotto l'aspetto dell'istruzione e dell'allenamento del personale posto sotto gli ordini di Saint Bon. Egli poi da quel ritorno alla vera vita di mare trasse sensibilissimo profitto tanto per il fisico come per il morale. Non avranno forse i lettori dimenticato che nel 1877 egli era stato gravemente ammalato; quella malattia gli aveva lasciato cronici disturbi bronchiali ed una ostinata disposizione ad accessi d'asma. Nel frattempo era anche diventato alquanto duro di udito. E finalmente le contrarietà incontrate nella politica e nel servizio, e l'abitudine di vivere molto da solo, avevano pure contribuito ad accasciarlo. La sana e regolata vita di bordo, in mezzo a compagni di professione pieni di deferenza e di devozione per lui, gli procurò la soddisfazione di sentirsi vigoroso e ben disposto come da parecchi anni più non si era sentito. Marinarescamente mattiniero, egli attendeva per tempo a sbrigare col suo capo di Stato maggiore, che era il capitano di vascello Denti di Pirajno, o col suo segretario, che era il tenente di vascello Bettolo, le ordinarie pratiche d'ufficio e a dare i suoi ordini per i diversi servizi della squadra. Tutto ciò procedeva di solito assai rapidamente chè, avversissimo per natura e per ragionamento, al sistema troppo spesso seguìto da chi comanda, di ingerirsi nei particolari di esecuzione degli ordini dati, egli, una volta fatti cono-

scere i propri intendimenti, soleva, a meno di straordinarie circostanze, lasciare piena latitudine e piena responsabilità di iniziativa e di azione a chi doveva conformarvisi. Nessuna meraviglia che con questo sistema Saint Bon ottenesse nelle sué squadre e, non solo a vantaggio del servizio ma della sua stessa autorità, quelli ottimi effetti che esso non ha mai mancato e non mancherà mai di produrre dovunque fu, e sarà, convenientemente applicato. Fra i molti ed indiscutibili titoli per cui l'ammiraglio De Saint Bon era allora e fu, sinchè visse, considerato come il Capo per eccellenza della nostra armata, come l'uomo necessario cui questa avrebbe dovuto essere immancabilmente affidata in caso di guerra, va senza dubbio posto in prima linea il pieno possesso della difficile arte del comando. Egli era nato con questo dono, ed a lui, che, come subordinato, spesso aveva dato, e doveva ancora dare, non imitabili esempi, mai non fece difetto la pronta e volenterosa cooperazione dei subordinati suoi in qualunque occasione o misura la richiedesse. Come sobrii erano i suoi ordini, così contenute dentro assai ristretti limiti erano anche tutte le altre sue relazioni ufficiali con i suoi dipendenti. Ed appunto per ciò il carattere di tali relazioni si manteneva sempre eccezionalmente elevato. Un segnale di chiamata dei comandanti a bordo della nave ammiraglia sempre assumeva nelle squadre comandate da Saint Bon singolare importanza. E senza far torto a chicchessia, è lecito anche asserire che più d'uno fra quei comandanti, entrando nella camera di poppa di quella nave, si sentisse meno sicuro di se stesso che stando sul ponte di comando della propria. Tanto era il prestigio onde l'Ammiraglio aveva saputo circondare la propria personalità.

Se la squadra era in porto, e se dovevano aver luogo ricevimenti di servizio, essi avvenivano nella mattinata. Il resto della giornata l'Ammiraglio lo passava ordinariamente nel suo gabinetto di studio, non interrompendo il suo lavoro che per fare, di tempo in tempo, un poco di quel-

l'esercizio podistico altrettanto favorevole all'igiene delle membra quanto a quella del cervello di cui gli ufficiali di Marina posseggono la specialità, e che consiste nel percorrere centinaia e centinaia, quando non migliaia e migliaia, di volte, prima in una direzione e poi nell'opposta, sempre il medesimo, e spesso limitatissimo, spazio della nave. Allorchè la squadra si trovava in ancoraggi dove fossero antichità — ed in Grecia il caso era frequente — od altre cose notevoli, le passeggiate dell'Ammiraglio avevano luogo a terra, dove egli amava recarsi per quanto possibile sconosciuto e, se non solo, accompagnato da ristrettissimo seguito di cui facevano immancabile parte il suo aiutante di bandiera sotto-tenente di vascello Remotti ed il contrammiraglio Orengo, suo antico compagno e fido amico, allora comandante della seconda divisione della squadra.

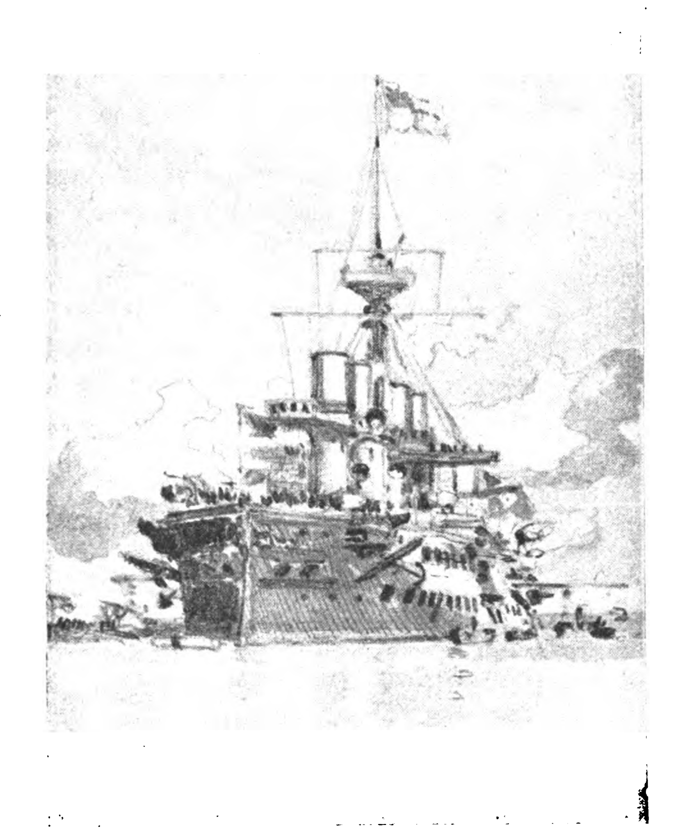
Assai diverso e più variato era naturalmente l'impiego della giornata dell'Ammiraglio durante le navigazioni e manovre della squadra e quando essa prendeva o lasciava gli ancoraggi, e cioè in quelle circostanze nelle quali egli direttamente ne esercitava il comando. Chi non ha visto, almeno una volta in vita sua, una squadra di navi da guerra manovrare sullo sterminato piano del mare, eseguendo con geometrica precisione gli ordini del suo Capo, non ha visto uno dei più interessanti e magnifici spettacoli che sia possibile avere davanti agli occhi. Qual uomo potrebbe considerarsi maggiormente privilegiato della sorte di colui al quale è concessa l'immensa soddisfazione di far muovere ed impiegare a proprio talento quel formidabile insieme di macchine da guerra affidate alla sua perizia ed al suo onore per la difesa e la gloria della patria? Che questo sentimento si affacciasse più di una volta alla mente di Saint Bon mentre dall'alto del ponte di comando della nave ammiraglia impartiva, a mezzo dei segnali, i suoi ordini, i suoi encomii, i suoi richiami ai comandanti delle navi manovranti sotto la sua direzione, non è da dubitare. Ma v'ha anche ragione di credere che la sua soddisfazione non

andasse scompagnata da un senso di tristezza. Ah no, quell'accozzaglia di lente e deboli navi che formavano il principale nucleo della sua squadra non era davvero l'armata dalla quale egli aveva sognato dovesse un giorno l'Italia essere degnamente rappresentata sul mare. Il suo sogno non era per anco diventato realtà che per una sola nave: il *Duilio*. Gli ottimi risultati ottenuti con questa nave, e da lui stesso giornalmente constatati, non potevano che accrescere la sua impazienza di vedere quel sogno intieramente avverato.

Nè tale impazienza egli dissimulava se gli avveniva di parlare delle condizioni della Marina discorrendo con i suoi intimi, od anche in quelle conversazioni della sera con le quali soleva, tanto in navigazione quanto in porto, terminare le sue giornate ed alle quali piacevagli di ammettere, invitandoli alla sua mensa, anche altri ufficiali, oltre quelli del suo Stato maggiore. Sempre fresco e vivo si mantiene in Marina il ricordo di tali riunioni, ed appunto perchè esse offrirono a molti ufficiali la desiderata occasione di conoscere da vicino il loro capo. La conversazione si svolgeva facile, spontanea, nè alcun argomento, dal più austero al più piacevole, ne era escluso, chè qualsiasi manifestazione d'ingegno e di coltura, ed anche se del tutto estranea alla professione, era sempre bene accolta ed incoraggiata dall'Ammiraglio, mentre l'intervento della sua parola naturalmente formava per gli ospiti la maggiore attrattiva di quelle serate. Come è ovvio immaginare, le quistioni a riguardo delle quali si attendeva con maggiore interesse e maggiore curiosità tale parola erano quelle concernenti la Marina. Spesso una semplice frase di lui avente attinenza con quistioni di tal genere acquistava così pronta e larga diffusione, e dava luogo a tanti commenti sulle navi della squadra, che egli stesso, ove ne fosse stato edotto, certamente ne sarebbe rimasto sorpreso. Ben vero che, anche con semplici frasi, egli sapeva significare e definire il proprio pensiero in modo da lasciarne nella mente

di chi l'udiva impressione più profonda che con lunghi discorsi: d'altra parte non era raro il caso che, come già ci accadde di accennare, in quelle frasi trovassero luogo apprezzamenti che egli soltanto poteva permettersi di manifestare. Comunque, da tutto ciò derivava fra il comandante in capo ed i suoi subordinati una simpatica comunione di intelletto e di sentimenti, che, pur rimanendo mille miglia lontana dalla famigliarità, aveva i pregi di questa senza averne gli inconvenienti.

Ma dove l'ascendente dell'Ammiraglio assumeva carattere veramente specialissimo era in mezzo agli equipaggi. Le anime semplici non hanno mestieri di molto sottilizzare per formare le proprie convinzioni e predilezioni. Ed è forse perciò che raramente si ingannano. Ben pochi fra quei quattro o cinque mila bravi marinari potevano vantarsi di avere altra volta navigato sotto gli ordini del loro attuale Capo supremo, pochissimi di averne udito la voce: poco o nulla essi — o almeno la maggior parte di essi — conoscevano delle aspre quistioni tecniche e politiche la cui discussione più di una volta, e non sempre benevolmente, si era estesa fino alla persona di lui. Ma tutti quanti, dal vecchio nostromo al giovane mozzo, sapevano che egli a Caorle, a Gaeta, a Lissa, dovunque si era trovato di fronte al nemico, e così nella prospera come nell'avversa fortuna, sempre aveva fatto onore a sè stesso, alla Marina, alla Nazione; sapevano che alla sua iniziativa, al suo ingegno, era dovuto il risorgimento morale e materiale dell'armata italiana dopo lunghi anni di abbandono e discredito; sapevano che, dotto quanto prode, egli era per ogni aspetto veramente degno di comandare a tutti, nessuno escluso, i suoi dipendenti, qualunque ne fosse il grado ed il merito. Ed ancora un'altra cosa sapevano; e cioè che egli sempre aveva dimostrato di apprezzare in tutto il loro valore le modeste ma preziosissime virtù del marinaro italiano, da lui, più volte, e con calde parole di ammirazione e di affetto, proclamate anche nei suoi discorsi parlamentari.



Regia Nave *Lepanto*.
(Da schizzo di E. De Martino).

Non farà tuttavia meraviglia che, più della lontana e confusa eco di quelle parole, si compiacessero gli equipaggi del racconto di alcuni edificanti aneddoti sullo stesso tema giunti chi sa come fino ai crocchi di prora o alle tavole dei ranci. Si narrava, per esempio, in quelle riunioni che, trovatosi un giorno l'Ammiraglio a ragionare con un augusto personaggio dei nostri marinari e dei marinari inglesi, e, parendogli che l'augusto personaggio si lasciasse trasportare da eccessivo entusiasmo per questi ultimi, quasi che fossero insuperabili, gli aveva detto: « Veramente io ho visto molte volte i marinari inglesi prendere il bagno di mare perfettamente ignudi e posso assicurare che in niente differiscono dai nostri ». Superfluo accennare che sulle navi il dialogo non veniva ripetuto in questi esatti termini, ma, terminologia a parte, esso era perfettamente autentico. Del resto è noto che l'ammiraglio De Saint Bon — forse in appoggio delle sue comparative asserzioni — emanò da ministro una disposizione, rimasta diversi anni in vigore nella nostra Marina, per effetto della quale anche i marinari italiani dovevano normalmente prendere il bagno in veste adamitica.

Il 1° gennaio 1883, abbisognando la corazzata *Principe Amedeo* di riparazioni, l'Ammiraglio trasbordava col suo Stato maggiore sull'altra corazzata *Roma*. Nella primavera dello stesso anno egli aveva la soddisfazione di assistere, con la sua squadra, in Livorno, al solenne varo della *Lepanto*. L'11 maggio, per compiuto tempo di imbarco — che allora per gli ammiragli soleva essere di un anno — cessava dal comando della squadra, venendo surrogato dal contrammiraglio Andrea Del Santo. Il suo stato di servizio non accenna ad alcuna sua destinazione dalla data di tale sbarco a quella del marzo 1884, con la quale fu nominato Presidente del Consiglio superiore di Marina. Invece negli Atti parlamentari di quel periodo di tempo si trovano riportati diversi suoi discorsi che attestano della sua attiva partecipazione alla vita politica, uno tra gli altri per do-

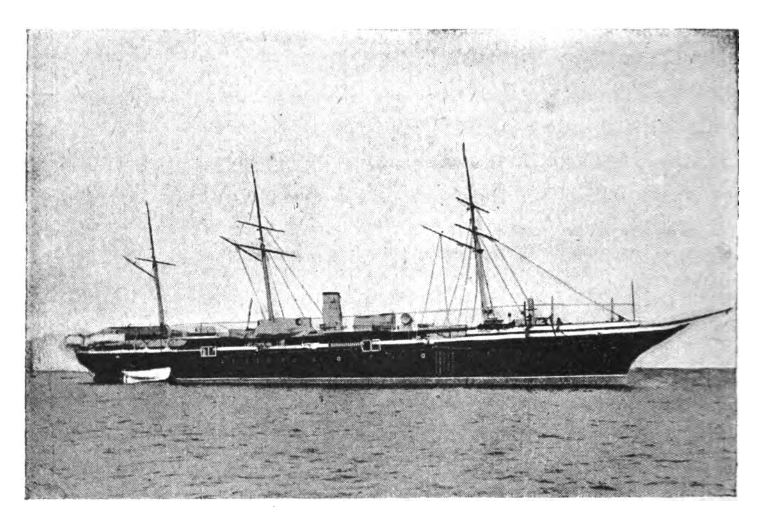
mandare a favore della Sicilia — rammentino i lettori che egli era deputato di Messina — speciale trattamento nell'applicazione dei provvedimenti contro la filossera, uno a proposito di certo clamoroso incidente Lovito-Nicotera che non è qui il caso di illustrare e finalmente uno di opposizione contro talune disposizioni di legge presentate allora dal Governo per il bonificamento dell'Agro Romano e che egli trovava ingiuste e lesive per i legittimi diritti dei proprietari.

La sua nomina a Presidente del Consiglio superiore di Marina porta la firma del ministro Del Santo, un austero marinaro della scuola di Augusto Riboty, che, sullo scorcio del 1883, era stato chiamato a succedere all'Acton, ma che non tenne il portafogli della Marina più di quattro mesi e mezzo, cedendolo il 30 marzo 1884 a Benedetto Brin, ultimamente ritornato anch'egli alla Camera come rappresentante di Torino e prontamente risalito a posizione politica di primissimo ordine.

La nuova Amministrazione Brin, destinata a durare non meno di sette anni, fu la più lunga e feconda di quante ne abbia avute la Marina italiana. E fu anche relativamente una delle più facili, chè il Brin entrò a far parte del Governo in quel periodo di illusioni finanziarie e di apparente insolita prosperità, durante il quale il nostro Paese credette potersi permettere larghezze che purtroppo doveva, a breve scadenza, duramente scontare. L'illustre uomo era troppo abile per non saper trarre da quelle circostanze il massimo profitto possibile a favore dell'armata. Grazie a lui, il bilancio della Marina andò infatti, di anno in anno, crescendo per modo che tutti i servizi presero rapidamente insperato sviluppo. Frattanto egli, riserbando di preferenza allo studio suo personale quanto concerneva l'accrescimento del naviglio e l'emancipazione dell'industria navale italiana dalla dipendenza forestiera, instituiva nel suo Ministero un nuovo importante ufficio, specialmente delegato a curare la preparazione della Ma-

rina alla guerra, ed a capo di esso chiamava l'ammiraglio De Saint Bon con le attribuzioni di Capo di Stato maggiore della Marina. Ciò pur continuando a mantenere l'Ammiraglio alla Presidenza del Consiglio superiore.

Il nuovo ufficio cominciò a funzionare sotto i migliori auspici. Saint Bon, circondatosi di un eletto gruppo di



Yacht reale *Savoia.*

giovani ufficiali, preparò con loro importanti lavori, fra i quali va ricordata la compilazione del *Libro delle evoluzioni* tuttora in vigore nella nostra Marina. Per iniziativa di lui, e per opera dell'ufficio da lui diretto, furono pure preparate le grandi manovre navali dell'anno 1885, degne di particolare menzione perchè furono le prime esercitazioni di tal genere eseguite in Europa; e poi anche quelle degli anni successivi.

Per le manovre del 1885, che avvennero in settembre ed ottobre di quell'anno, l'Ammiraglio prese imbarco, con il suo Stato maggiore, quale direttore supremo, sull'yacht reale *Savoia,* posto, per la circostanza, a sua disposizione. Sulla stessa nave e con eguali attribuzioni, imbarcò nuo-

vamente nel 1887 per le manovre di quell'anno avvenute in giugno e luglio. Per tale modo l'Ammiraglio aveva di tanto in tanto occasione di tornare al mare e di ritrovarsi per qualche tempo in diretto contatto, se non proprio con tutta, con gran parte dell'armata, messa, per quel tempo e con la maggiore approssimazione possibile, in condizioni simili a quelle nelle quali egli avrebbe dovuto presumibilmente comandarla in caso di guerra. Gli ordini del giorno da lui emanati, ad esercitazioni compiute, per congedarsi dal Personale posto alla sua dipendenza, stanno a testimoniare dell'intelligenza, dell'abilità professionale, dello zelo dimostrato da quel Personale nell'interpretare ed eseguire le sue istruzioni. In quelli ordini non poteva essere detto, ma potrebbero dire con noi tutti coloro che alle esercitazioni ora menzionate parteciparono, che mai forse l'autorità dell'Ammiraglio fu accettata con maggiore riverenza e fiducia che allora. Pareva adunque che non dovessero a lui mancare buone ragioni per essere soddisfatto. Ma purtroppo egli ne aveva, o credeva averne, altre per cui non si sentiva, e non si mostrava, punto tale. Le cariche affidategli dal ministro Brin non avrebbero potuto essere più importanti, ma esse ponevano tanto il ministro quanto lui in situazione reciproca oltremodo delicata. Checchè si possa dire — e quanto fu detto e fu scritto in proposito! — a favore della instituzione di alti uffici esclusivamente tecnici e politicamente irresponsabili chiamati a collaborare alla direzione delle amministrazioni dello Stato — e particolarmente delle militari — con i ministri che di queste amministrazioni hanno la diretta ed esclusiva responsabilità, il problema di regolare combinazioni di questo genere in maniera che non diano luogo ad inconvenienti rimane tuttavia da risolvere.

Nel caso speciale che noi consideriamo le difficoltà erano fortemente aggravate da un deplorevole rinfocolamento di quella incompatibilità di carattere che, tra Saint Bon e Brin, già si era manifestata fino dal tempo del primo Mini-

stero Brin e che, apparentemente sedata nel periodo de
« Quistione delle navi », non aveva però mai cessato
covare sotto la cenere. Giustizia vuole si dica come
più ombroso dei due non fosse il Brin, chè anzi questi
sebbene istigato da consiglieri e collaboratori intempe
vamente zelanti a dispensarsi da eccessivi riguardi ve
l'Ammiraglio — sarebbe certamente stato ben content
trovare un dignitoso modo di vivere in buoni rapporti
lui. E di queste sue disposizioni aveva a lui dato pubb
prova chiamandolo presso di sè e proponendolo agli e
nenti uffici che i lettori conoscono. Ma ciò non era bas
a dissipare le prevenzioni dell'Ammiraglio e tanto m
ad assicurare al ministro quella cordiale e compiacente
laborazione che questi si era lusingato poter ottenere
lui. Valga un esempio tipico. Allorchè sui primi del 18
le relazioni tra la Francia e l'Italia divennero improvv
mente così aspre da far temere imminente lo scoppio d
guerra, il ministro Brin, a salvaguardia della propria
sponsabilità, avrebbe desiderato poter presentare al P
lamento una dichiarazione del Capo di Stato maggiore de
Marina che la nostra difesa marittima si trovava prepar
a far fronte alle eventuali conseguenze di quel critico
mento. Per quanti progressi tale difesa avesse fatto n
ultimi anni — ed appunto, ed in modo specialissimo,
opera e merito dell'Amministrazione Brin — una dichi
zione di simil genere, anche se politicamente opport
sarebbe stata tecnicamente temeraria. Saint Bon dec
l'invito rivoltogli in proposito. E poichè il ministro v
insistere, egli di tale insistenza si risentì come di of
personale. L'incidente non ebbe per allora altro segu
ma è facile immaginare quali strascichi dovesse lasci

Oltremodo tesa era la situazione, quando nell'ottobr
quello stesso anno 1888 avvenne un altro grave fatto
finì per renderla intollerabile. Per il giorno 17 di
mese doveva aver luogo, a Castellammare di Stabia, il v
della nave di 1ª classe *Re Umberto*, nuova magnifica c

zione dell'ingegno di Benedetto Brin. Dovevano assistervi i Reali d'Italia e con essi l'imperatore Guglielmo di Germania che in quei giorni si trovava in Italia. Dopo il varo, i Sovrani, imbarcati sull'yacht reale *Savoia*, dovevano passare in rassegna, nel golfo di Napoli, la squadra italiana colà radunata per la circostanza. Si trattava insomma di una solennità navale di eccezionale attrattiva ed importanza. Superfluo il dire che erano stati diramati in larghissima misura i consueti inviti alle Autorità ed ai privati. Come avvenisse che non fosse invitato l'ammiraglio De Saint Bon, cui, per ogni ragione, doveva naturalmente spettare primissimo posto in tutte quelle funzioni, non si è mai saputo con esattezza. Si disse che il ministro, messo sull'avviso che l'Ammiraglio si sarebbe schermito dall'intervenire per non trovarsi al seguito di lui, avesse espressamente disposto che non fosse invitato. Si disse pure che la trascuranza dovesse invece attribuirsi a personale iniziativa di qualcuno di quei tali troppo zelanti consiglieri del ministro che poco fa ricordammo. Comunque, mentre tutti gli alti personaggi della Marina partivano per Castellammare, l'Ammiraglio si trovò lasciato in disparte. Nessuno avendolo veduto, nè alla partenza, nè all'arrivo delle comitive ufficiali, già si era sparsa la voce che egli fosse ammalato. Invece ecco che la mattina del varo, mentre l'yacht *Savoia*, imbarcati i Sovrani, i Ministri e le altre Autorità, si preparava a lasciare l'ancoraggio di Castellammare per la rivista della squadra, si ode la voce della vedetta annunciare l'arrivo di una barca a vapore con l'insegna del Presidente del Consiglio superiore di Marina. Pochi minuti dopo l'Ammiraglio, ricevuto con i debiti onori, sale a bordo, e mentre il ministro Brin ed il suo seguito male dissimulano il loro imbarazzo per quella inaspettata apparizione, egli direttamente si inoltra ad ossequiare i Sovrani che gli fanno cordiali accoglienze. E con particolare benevolenza lo intrattiene l'Imperatore di Germania, che, poco prima,

notata la sua assenza, aveva domandato di lui, e che que
stesso giorno gli conferì un'altissima onorificenza.

Ciò avveniva, come poco fa accennammo, in ottobre

In dicembre un regio decreto, con la data del 21
quel mese, esonerava l'Ammiraglio dalle cariche di P
sidente del Consiglio superiore e di Capo di Stato maggi
e lo destinava al comando in capo del Dipartime
marittimo di Napoli.

XIV.

Al comando di Napoli - Secondo Ministero

La destinazione a Napoli, sebbene avesse le apparenze di una specie di esilio, era, tutto bene considerato, la più conveniente ed opportuna che in quel difficile momento della sua vita e della sua carriera l'ammiraglio De Saint Bon potesse augurarsi. L'aria della capitale e sopratutto quella del Convento di Sant'Agostino erano diventate per lui troppo eccitanti e malsane. E che egli stesso fosse di ciò persuaso si potè argomentare dal contegno passivamente tranquillo che egli tenne in quella circostanza.

Molto contenti furono i Napoletani di averlo tra loro. E non solo i Napoletani della Marina, ma l'intiera cittadinanza. Quella immaginosa e sensibilissima popolazione aveva sempre nutrito per l'ammiraglio De Saint Bon vive simpatie, dovute, oltre che al prestigio militare e politico della sua personalità, anche ad un altro e tutto speciale motivo, e cioè alla sua riputazione di essere assolutamente alieno da quei pregiudizi regionali di cui allora, in Napoli, si ritenevano affetti — e non sempre a torto — gli antichi ufficiali della Marina sarda, come, del resto, nel Nord dell'Italia se ne ritenevano affetti quelli provenienti dalla Marina napoletana.

Qual giudizio facesse l'ammiraglio De Saint Bon di questa piaga del regionalismo — della quale fortunatamente oggi non esiste più traccia nella nostra Marina e che, se pure esistette per qualche tempo, non ebbe però mai l'im-



Simone De Saint Bon (1889).

portanza da molti attribuitale, — risulta da un suo discorso parlamentare. Come i lettori vedranno, egli neppure voleva ammetterne l'esistenza, tanto la considerava indegna del Corpo al quale apparteneva.

« Dichiaro — egli diceva nell'aprile 1883 alla Camera dei Deputati — e lo dichiaro nel modo più assoluto, che io ritengo non esservi nella nostra Marina ombra

di regionalismo *(Bene! Bravo!)* Io son persuaso che non vi è alcuna Marina del mondo nella quale vi sia meno regionalismo che nella nostra. Con questo non intendo dire, che, per esempio, ufficiali settentrionali e ufficiali meridionali, non vadano più volentieri con i loro compatrioti; questo lo si capisce bene; le amicizie d'infanzia, di famiglia, di scuola, durano tutta la vita; ma nella Marina come io la conosco (e non ci sono luoghi che io non abbia visitato), nella Marina quel sentimento non esiste, o se esiste, non si manifesta certamente in modo sensibile ».

Fu dopo aver fatto queste dichiarazioni, che egli, come già ci accadde di ricordare, segnalava al Parlamento un'altra e senza confronto più grave causa di dissenso, allora, a suo giudizio, esistente tra gli ufficiali della Marina, e per effetto della quale eglino si trovavano divisi in due scuole perfettamente opposte fra loro: la scuola del dovere e quella del piacere.

Si noti che il ministro Acton, implicitamente designato da queste parole come capo della scuola del piacere, era anche il più autorevole ed amato rappresentante dell'antica Marina napoletana. Pure non cessarono gli ufficiali meridionali di prediligere l'ammiraglio De Saint Bon, che, fino agli ultimi suoi giorni, trovò fra loro amici ed ammiratori illimitatamente devoti.

Le liete accoglienze della ospitale Partenope non valsero a modificare le abitudini di vita dell'Ammiraglio. Egli rimase a Napoli circa quattordici mesi, seguitando a far vita assai ritirata, ed alternando, secondo il suo solito, le cure dell'ufficio con occupazioni di piacevole dilettantismo letterario ed artistico. La sua passione di collezionista si era ultimamente di preferenza concentrata sulle antiche incisioni; si può dire non passasse giorno senza che nel Palazzo dell'ammiragliato non entrasse, o per esame o per acquisto, qualche più o meno pregevole cimelio del tempo passato, intorno al quale l'Ammiraglio volentieri intratteneva la sera i pochi intimi che solevano recarsi a

fare con lui la partita a bigliardo, divertimento suo graditissimo come già un tempo il giuoco degli scacchi.

Mentre così egli se ne stava quieto ed apparentemente dimenticato in Napoli, a Roma si andavano notevolmente modificando le disposizioni superiori a suo riguardo. Il ministro Brin, con lo spirare dell'anno, aveva mutato collaboratori e consiglieri e nuove influenze, altrettanto conciliative quanto le antiche erano state irritanti, agivano sull'animo suo. Non erano terminati due mesi dalla destinazione di Saint Bon a Napoli, che presentatasi l'occasione di una cosidetta *infornata* di senatori, il Brin, dopo un poco d'esitazione, vinta appunto dai suoi nuovi consiglieri, si decideva a proporre che vi fosse incluso anche Saint Bon. Per quanto Saint Bon possedesse ad esuberanza i titoli necessari per la nomina a senatore, pure, data la tensione di rapporti fra lui e Brin, l'atto di quest'ultimo era senza dubbio meritevole di speciale apprezzamento. Non piacque a Saint Bon di vedere in esso che il riconoscimento di un suo diritto. Nominato alla nuova dignità il 26 gennaio 1889, e recatosi poco dopo a Roma, in licenza politica, egli colse la prima occasione favorevole, per assalire, dal suo banco di senatore, il ministro con espressioni mordacissime e quali nella solenne aula di Palazzo Madama non si erano forse mai udite prima di allora. Lo spiacevolissimo incidente addolorò non solo gli amici ed estimatori di Brin, ma più ancora quelli di Saint Bon.

Un'altra volta l'Ammiraglio prese la parola in Senato, e fu nel giugno 1890, a proposito dei lavori che si andavano eseguendo nella Capitale per regolare ed arginare il corso del Tevere. Le fosche previsioni contenute nel discorso da lui pronunziato in quella circostanza, riferendosi specialmente all'inaspettato interrimento che, per effetto di tali lavori, si era verificato nel tratto di fiume compreso fra il Lungotevere dei Cenci e l'isola di San Bartolomeo, dovevano purtroppo, ed a corta scadenza, diventare realtà e furono pubblicamente ricordate allorquando, sui primi di

dicembre dello stesso anno, la piena delle acque, violentemente respinta da quell'impedimento contro i nuovi e costosi muraglioni del Lungotevere degli Anguillara, produsse il franamento di notevole porzione di essi mettendo a gravissimo repentaglio l'intiera arginatura.

In febbraio 1891 il Gabinetto Crispi si dimise e con esso il ministro Brin. Il marchese di Rudinì chiamato a costituire il Gabinetto nuovo offrì all'ammiraglio De Saint Bon il portafogli della Marina. L'Ammiraglio lo accettò.

Le condizioni nelle quali egli trovava la Marina italiana nel riprenderne il supremo governo erano molto differenti da quelle nelle quali l'aveva trovata diventando ministro, la prima volta, circa venti anni addietro. Allora ogni cosa era da fare: ora molte cose erano state fatte e buona parte di esse, se non tutte, erano state fatte bene. Anche i sentimenti della Nazione verso la sua Marina da guerra si erano andati nel frattempo trasformando in senso sempre più favorevole fino a raggiungere un grado di fiducia e di soddisfazione che in altri tempi sarebbe stato follia sperare. Per vero non mancava nemmeno allora qualche illuminato spirito critico il quale, pur riconoscendo i grandi progressi fatti, e gli importanti risultati conseguiti, avrebbe desiderato che in quei sentimenti influisse meno la fantasia e più il raziocinio. Che tale desiderio fosse patriotticamente savio basterebbero a dimostrarlo i rimpianti e le recriminazioni che da qualche anno tanto spesso si odono nel nostro Paese circa la discesa della Marina italiana dal terzo posto fra le Marine del mondo — tale era la classificazione momentaneamente assegnata alla Marina nostra nel tempo di cui stiamo parlando — al più modesto posto che le viene assegnato, e che occupa, oggi. Soltanto un eccessivo fervore di fantasia potè difatti ingenerare nel popolo italiano la pericolosa illusione che le spese da esso incontrate nell'ultimo ventennio per la sua difesa marittima — spese certamente non piccole in confronto alle condizioni finanziarie del Paese, ma tutt'altro che rilevanti in confronto a quelle

destinate al medesimo scopo dalle altre nazioni — fossero state sufficienti a porre tale difesa sopra così solide basi da potervi con sicurezza, e senza nuovi straordinari sacrifici, contare non solo per il presente, ma ancora per l'avvenire. Era il tempo in cui sulle labbra di tutti correva la sentenza che i nostri *Duilii*, le nostre *Italie* — cui le discussioni suscitate dalla *Questione delle navi* avevano finito per accrescere, invece di diminuire, popolarità e prestigio, tanto che ad ogni loro approdo nei porti della Penisola invariabilmente corrispondeva una festa trionfale — erano le più potenti del mondo, navi invincibili, che soltanto l'ingegno italiano aveva saputo costruire e che gli stranieri ci invidiavano: era il tempo in cui ogni nuova edizione dell'elenco del nostro naviglio immancabilmente recava il lieto annuncio del varo di qualche nuova nave ed il pubblico con infinita compiacenza mandava a memoria la lunga sequela di simpatici nomi onde quell'elenco era costituito. Tutto ciò era senza dubbio molto consolante; ma sarebbe stato anche il caso di riflettere che i nostri *Duilii* e le nostre *Italie* pur avendo, e di buon diritto, portato per qualche anno il vanto di essere le navi più potenti del mondo, e compensato nel medesimo tempo, con la loro individuale superiorità, la inferiorità numerica della nostra armata, ormai si avvicinavano a quell'età di quattro lustri che l'ammiraglio De Saint Bon aveva un giorno in Parlamento dichiarato doversi considerare come massimo limite di utile servizio per una nave da guerra. E nemmeno sarebbe stato fuori luogo tener conto che mentre le altre nazioni, animate da quella febbre di armamenti marittimi che rimarrà una delle caratteristiche più notevoli della fine del secolo XIX, andavano continuamente accrescendo e rinforzando le loro flotte, tre soltanto delle nostre più recenti navi — e cioè il *Re Umberto*, la *Sardegna*, la *Sicilia* — rappresentavano veri valori, mentre non potevasi attribuire che valore assai limitato ai numerosi ma troppo indifesi incrociatori di medio e piccolo tonnellaggio — primamente introdotti nella nostra

Marina dal ministro Acton e destinati a cadere, come i loro modelli inglesi, prontamente in discredito col nomignolo di *tin ships* o navi di latta — che formavano il grosso delle nostre ultime costruzioni. Sia detto di volo, l'ammiraglio De Saint Bon si era sempre mostrato sfavorevole a questi tipi di navi.

Comunque, l'eredità ricevuta da Saint Bon avrebbe potuto, nel complesso, considerarsi buona se non fosse stata accompagnata da un disastroso obbligo: quello di restringere a qualunque costo le spese. Il così detto tempo delle vacche grasse già aveva cominciato a declinare quando Brin lasciò il Ministero. Con Saint Bon doveva trasformarsi in quello delle vacche magre. Dai 157 milioni dell'anno finanziario 1888-89, il bilancio della Marina era rapidamente sceso — essendo ancora ministro Brin — a 123 milioni per l'anno 1889-1890, e a 113 per l'anno 1890 91 e doveva scendere — ministro Saint Bon — fino a 105 per l'anno 1891-1892. Cinquanta milioni di discesa in quattro anni!

Venne mosso rimprovero a Saint Bon — non meno che ad altri ministri, suoi predecessori e successori, appartenenti al Corpo della Marina, i quali, come lui, furono costretti ad accettare riduzioni di bilancio — di non avere piuttosto rinunciato al portafogli. Se si voglia considerare che si dovette proprio alle condizioni poste da quei valentuomini, alla loro autorità, e alla loro competenza, se le riduzioni non furono di gran lunga maggiori e più dannose — come sarebbe indubbiamente avvenuto con ministri estranei alla Marina — parrebbero essi meritevoli non di rimproveri ma invece di riconoscenza.

Certo l'ammiraglio De Saint Bon, per quanto potesse sentirsi soddisfatto della sua chiamata al Governo come di una rivincita dopo le molte contrarietà da lui incontrate negli ultimi anni, compiè atto di patriottica abnegazione, accettando di tornare allora ministro: e tanto più dappoichè le sue deperite condizioni di salute gli rendevano ormai

gravoso ogni intenso lavoro. Nè ciò fu tutto; chè il suo patriottismo doveva, poco dopo, essere messo a più forte e delicata prova.

Avvenuta nel maggio 1892 la crisi ministeriale per cui al Gabinetto Rudinì succedette il Gabinetto Giolitti, furono fatte le più calde istanze all'Ammiraglio perchè conservasse il portafogli della Marina nel nuovo Gabinetto. Doveva far parte di questo, come ministro degli Esteri, Benedetto Brin. Pareva che questa circostanza dovesse costituire un ostacolo insormontabile. Le trattative furono tuttavia condotte con tanto garbo e si seppe così bene fare appello ai migliori sentimenti dell'animo dell'Ammiraglio che questi finì per accondiscendere. Una piena e leale riconciliazione fra i due antichi amici e collaboratori suggellò la combinazione.

Chi desideri formarsi un'idea dell'opera dell'ammiraglio De Saint Bon durante i 22 mesi che durò il suo secondo Ministero ha da ricercarne traccia nei numerosi provvedimenti di ordine — diremo così — interno, da lui pazientemente escogitati, con la valida cooperazione del contro ammiraglio Raffaele Corsi suo sotto-segretario di Stato, per rendere migliore, e nello stesso tempo più economico, il funzionamento dei diversi rami dell'Amministrazione marittima, piuttosto che in grandi iniziative ed innovazioni. Come i tempi erano mutati, così era mutato anch'egli, nè d'altronde nelle circostanze in cui si trovava avrebbe egli potuto essere diverso da quale fu. Ben raramente adunque il pubblico ebbe ad occuparsi di lui durante quei 22 mesi. In Parlamento egli fece udire la sua voce soltanto in occasione della discussione del bilancio associandosi ai sentimenti di coloro che deploravano le riduzioni di assegni in esso apportate, ma dimostrandone la ineluttabile necessità per le condizioni della finanza nazionale. Fuori del Parlamento la sua persona apparve in speciale evidenza soltanto in due occasioni, ed entrambe molto simpatiche. La prima fu il varo della nave di prima classe

Sicilia, avvenuto in forma solennissima e coll'intervento dei Reali, nell'arsenale di Venezia, il 20 luglio 1891. Il re Umberto nominò quel giorno l'ammiraglio De Saint Bon suo aiutante di campo generale onorario. La seconda fu la commemorazione del quarto centenario della scoperta dell'America celebratasi nel porto di Genova con la partecipazione delle Marine da guerra di tutte le nazioni. Anche a quelle grandiose feste navali intervennero il re Umberto, la regina Margherita ed i reali Principi, che giunsero a Genova l'8 settembre 1902 sull'yacht *Savoia* scortato dalla squadra italiana. Con i Sovrani era il ministro Saint Bon. L'imbarco della reale comitiva aveva avuto luogo alla Spezia la mattina di quello stesso giorno. La navigazione da Spezia a Genova, favorita dal tempo, fu bellissima. Dall'alto e spazioso ponte dell'yacht godevansi contemporaneamente due incomparabili magnifici spettacoli: quello della pittoresca Riviera e quello della imponente squadra che a tutto vapore seguiva la nave dei Sovrani. Ma per quanto attraenti fossero tali spettacoli, a nessuno dei privilegiati osservatori che si trovavano su quella nave potè sfuggirne un altro di molto diversa natura e che, pur non richiedendo cannocchiali per essere guardato, certamente era pur degno di rilievo e di ammirazione. Ad un certo punto della traversata, la regina Margherita, scostatasi dal gruppo della Corte, ed invitato l'ammiraglio De Saint Bon ad accompagnarla, aveva cominciato a passeggiare, ardita e sicura, da poppa fino a prora e da prora fino a poppa, su quelle mobili tavole, seguitando frattanto a discorrere coll'Ammiraglio che reverente le veniva al fianco e la cui marziale persona vigorosamente spiccava nella fulgida irradiazione di grazia e di bellezza che la regale Signora lasciava dietro di sè nel suo cammino. La passeggiata, e la conversazione, durarono a lungo, quasi fino in vista del porto di Genova. S'ingannarono gli astanti nel pensare che l'augusta Regina ed il prode Ammiraglio, insieme contemplando lo splendido corteggio navale che, guidato

dalla azzurra insegna di Savoia, maestosamente percorreva quella mattina la meravigliosa zona di mare tante volte percorsa, nei bei giorni dell'antica grandezza marittima italiana, dalle liguri armate che, reduci da lontane imprese, di guerra o dalla scoperta di sconosciute terre, tornavano onuste di gloria e di tesori a Genova madre, si sentissero insieme trasportati dai ricordi del passato alle speranze dell'avvenire, ed in un concorde patriottico sogno, intravedessero, affrettassero, con impaziente anelito, l'avvento della nuovissima era di glorie e fortune, che l'Italia attende dalla Marina di tutti gli Italiani?

Trionfali furono le accoglienze che il popolo genovese e l'innumerevole moltitudine di Italiani e stranieri di ogni provenienza accorsi a Genova per le solennità colombiane, fecero ai Sovrani. Molto festeggiato fu pure l'ammiraglio De Saint Bon che i Genovesi si compiacevano di chiamare loro concittadino, quale del resto egli per propria elezione era difatto divenuto — come i lettori non hanno forse scordato — fino dal tempo della cessione della Savoia alla Francia.

Ma, fra le tante attestazioni di considerazione di cui in quella circostanza egli venne fatto oggetto, le più gradite al suo amor proprio dovettero certamente essere quelle degli ufficiali di Marina delle altre nazioni, a nessuno dei quali il suo nome e l'opera sua potevano essere sconosciuti e che non perdevano occasione di manifestargli la loro ammirazione ed il loro rispetto.

In mezzo a quelle rumorose e faticose feste il suo maggiore desiderio era però che esse avessero presto fine. Le rappresentanze ed i cerimoniali male si accordavano con i suoi gusti e ancor meno con la sua mal ferma salute che egli curava pochissimo sebbene gli cagionasse sempre maggiori molestie.

Da Genova passò a Spezia per assistere ad alcuni importanti esperimenti da lui ordinati per constatare il grado di resistenza delle strutture a sistema cellulare contro l'a-

zione dei siluri. E poco dopo si recò per breve congedo in Savoia, donde verso la metà di novembre tornò a Roma più stanco e sofferente del solito. Sceso appena dal treno volle prendere un bagno freddo, dopo del quale fu assalito da febbre e costretto a mettersi a letto. I medici lo riconobbero affetto da polmonite ed in condizioni molto gravi che in breve divennero gravissime. Non tardò la notizia a divulgarsi per Roma e di là per tutta Italia producendo dovunque grande impressione. L'ammiraglio De Saint Bon, sebbene tuttora in buona età — non aveva allora che sessantaquattro anni e otto mesi — era da molto tempo diventato per gli Italiani una di quelle personalità quasi leggendarie che l'immaginazione popolare si compiace di considerare quali rappresentanti dei suoi più eletti ideali e delle sue più care speranze e nei quali fiduciosamente riposa come se innanzi a loro dovessero inchinarsi anche le inesorabili leggi del destino. Chi non conosce le cinque meravigliose odi con le quali Gabriele D'Annunzio descrisse le ansie e lo sgomento del popolo italiano durante la malattia dell'Ammiraglio? Finchè amor di patria e gentilezza di sentire saranno in onore nel mondo quei versi vivranno imperituri.

Il giorno 23 ogni speranza pareva perduta: il 24 si ebbe un lieve miglioramento, il 25 lo stato dell'infermo tornò gravissimo. Era al capezzale di lui il fratello Alessio De Saint Bon chiamato d'urgenza dalla Savoia. Gli prestavano assidua, devota, assistenza i medici della r[a]. Marina Cucca, Scrofani, Rosati, i suoi ufficiali d'ordinanza Carfora ed Allegra-Guarino, il suo fedele attendente. La sua abitazione — un modestissimo appartamento di una vecchia casa in via San Apollinare, pieno zeppo, come l'altro suo di Genova, di quadri, di oggetti d'arte, di libri d'ogni specie, era diventata sino dal primo annuncio della malattia, la mèta di un non più interrotto pellegrinaggio di persone di tutti i gradi che si recavano a prendere notizie e ad esprimere la loro simpatia. Più volte al giorno vi mandavano loro rappre-

sentanti i Sovrani. Nel pomeriggio del 25 il re Umberto già stava per recarsi di persona a visitare il malato quando ne fu dissuaso, temendosi dai medici che l'emozione di quella visita potesse contribuire a peggiorarne le condizioni che di ora in ora si andavano facendo sempre più gravi. Nella mattinata era stato ammesso nella stanza il Duca di Genova che l'Ammiraglio aveva riconosciuto ed al quale si era sforzato di manifestare la propria riconoscenza. Vi erano pur stati diversi altri cospicui personaggi e fra questi il ministro Brin, la cui visita l'ammalato aveva mostrato di particolarmente gradire stringendogli a lungo la mano.

Sebbene per la grande difficoltà di respirare, appena mitigata dalle inalazioni di ossigeno, l'Ammiraglio molto soffrisse e la violenza del male andasse rapidamente consumando le sue forze, pure non si perdeva d'animo, e conservava perfetta lucidità di mente. Verso sera entrò in agonia.

Monsignor Mattei, cappellano di Corte, che fino dal giorno precedente gli aveva, a sua richiesta, amministrato i Sacramenti, gli porgeva gli estremi conforti della religione. Ed egli mostrava di seguire attentamente ogni parola delle preghiere che il pio sacerdote andava recitando. Ad un certo punto però parve fare atto di impazienza e gli astanti udirono distintamente la sua voce, l'antica sonora sua voce avvezza al comando, dire: Ora basta. Furono le ultime sue parole. Poco dopo i grandi azzurri suoi occhi rivolsero un estremo saluto a coloro che gli stavano d'intorno, indi si chiusero per sempre.

Erano le otto pomeridiane.

Così, in quella infausta sera, tra le anguste pareti di quella triste stanza, lungi dal mare, dalle belle navi orgoglio ed amore suo primo, soccombeva, oppresso da ineluttabile morbo, quel forte che, in tante occasioni, aveva per la patria cimentato la vita e che, quasi per prodigio scampato da sommi perigli, pareva fatalmente serbato alla gloria suprema di condurre la risorta armata italiana alla

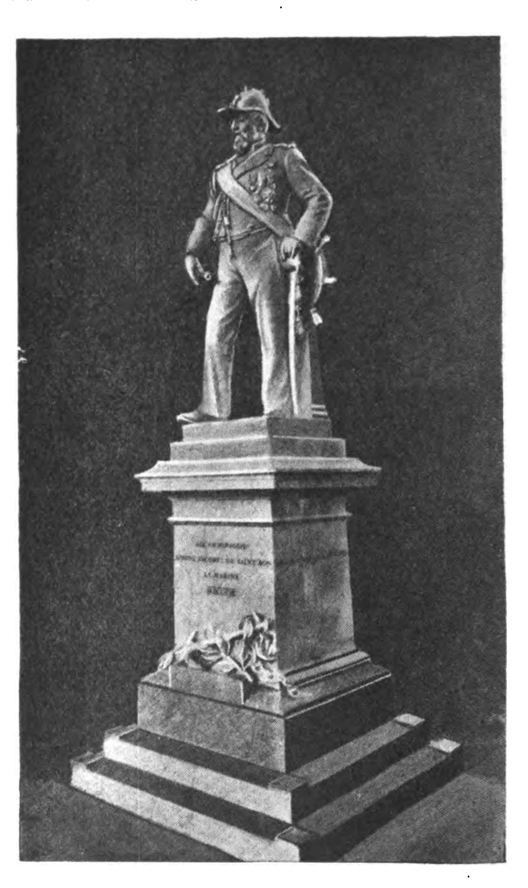
vittoria. « Gli mentirono i fati. Estinto con lui nella bara sta il suo sogno » scrisse il Poeta. Ma non sono estinti, nè potranno mai estinguersi, nella memoria dei marinai d'Italia gli ammaestramenti e gli esempi del nobile apostolo della Scuola del dovere. Nel nome di lui, come da lui stesso guidati, essi sapranno raggiungere la eccelsa mèta verso la quale mirarono tutte le azioni, tutti i pensieri della gloriosa sua vita.

La morte dell'Ammiraglio fu tosto comunicata al Re ed al Presidente del Consiglio. Quando la notizia giunse al Quirinale, la regina Margherita era uscita per recarsi al teatro Costanzi. Avutane comunicazione mentre stava per entrare in teatro, tornò subito a Palazzo, e con lei lasciarono lo spettacolo tutte le persone della Corte.

Durante la notte la stanza dell'Ammiraglio fu trasformata in cappella ardente. Il giorno seguente la salma rimase esposta. Tutte le Autorità dello Stato si recarono a visitarla. Vi si recò pure il Re; molto commosso egli disse al fratello del defunto di avere perduto uno dei suoi migliori amici. Enorme fu l'affluenza del pubblico durante tutta la giornata.

Il giorno 27 il presidente del Consiglio Giolitti annunciò alla Camera la grande perdita fatta dalla Marina e dal Paese. E l'illustre estinto fu degnamente commemorato dall'on. Zanardelli presidente dell'Assemblea, e da oratori di tutti i partiti. Dopo il Presidente ebbero la parola il ministro degli Esteri Brin, il sotto segretario per la Marina Corsi, l'on. Di Rudinì, l'on. Piccardi successore di Saint Bon nella rappresentanza del Collegio di Messina, l'ammiraglio Morin, il comandante Bettolo, l'on. Del Vecchio, l'on. Randaccio, l'on. Di San Donato, l'on Marcora, l'onorevole De Zerbi, l'on. Vastarini Cresi, l'on. Roux, l'onorevole Comandini: un solenne plebiscito di omaggio e di compianto. Su proposta dell'on Roux la Camera approvò quindi all'unanimità che, in segno di lutto, fosse sospesa la seduta, che la Presidenza mandasse condoglianze alla

famiglia del defunto, che per quindici giorni venisse abb
nato il banco della Presidenza.



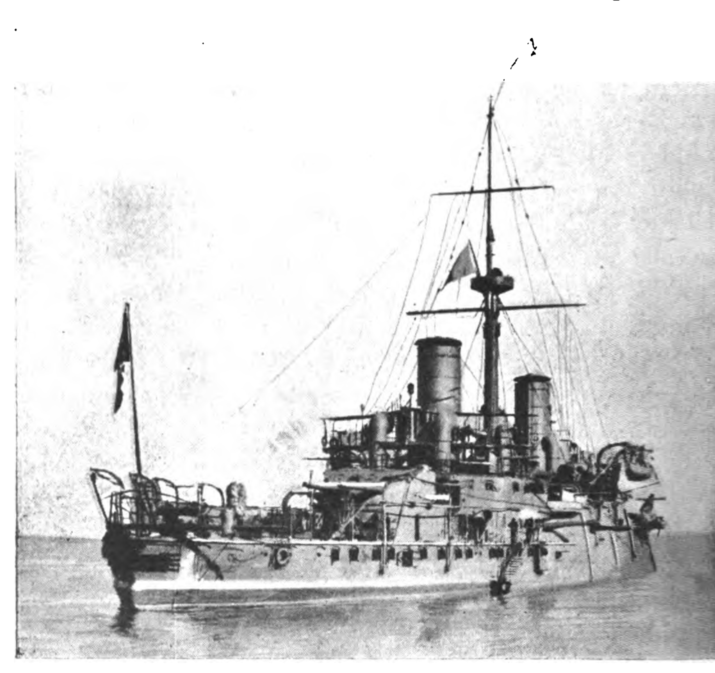
Monumento eretto dalla regia Marina sulla tomba dell'ammiraglio De Saint Bon nel cimitero di Campo Verano a Roma.

Il giorno 28 vi fu altrettanto degna, ed altrettanto
lenne, commemorazione in Senato. Parlarono i min
Giolitti e Brin, il presidente Farini, i senatori Di Pr
pero, Finali, Basteris, Albini, Cerruti. Poi, come la Cam
il Senato votò all'unanimità la sospensione della sed

l'abbrunamento del banco della Presidenza per quindici giorni e l'invio di condoglianze alla famiglia Saint Bon.

Lo stesso giorno 28 ebbe luogo il trasporto della salma che assunse l'imponenza di una straordinaria solennità non solo ufficiale ma popolare. Il tempo splendido favorì il concorso della gente. Dirigeva il corteo il vice-ammiraglio Bertelli decano degli ufficiali di marina. Tenevano i cordoni il Duca di Genova, il presidente del Senato Farini, il presidente della Camera Zanardelli, il Presidente dei ministri Giolitti, il ministro degli Esteri Brin, il ministro della guerra Pelloux, il Prefetto di Roma Calenda, il sindaco di Roma Ruspoli, il generale di San Marzano, il vice ammiraglio Racchia. Seguivano il feretro il fratello visconte Alessio ed il nipote Gustavo De Saint Bon, il Conte di Torino, il Duca degli Abruzzi, i cavalieri dell'Annunziata, i ministri e poi un innumerevole stuolo di personaggi e di rappresentanze. La Marina era rappresentata da diverse centinaia di ufficiali di tutti i gradi venuti dalle navi e dai dipartimenti e da un battaglione di marinai dei Reali equipaggi che marciava con la propria musica in testa al corteo. Tutta la guarnigione di Roma, al comando del generale Bava Beccaris, faceva ala lungo il percorso. Splendide corone di fiori di ogni provenienza erano disposte sul feretro e su diversi carri di artiglieria che venivano al seguito di esso. Molto ammirate erano naturalmente le bellissime mandate dal Re, dalla Regina, dai Principi, dalla famiglia, dalla Marina, dal Senato e dalla Camera dei Deputati, ecc., ma una sopratutto attraeva l'attenzione ed accresceva la commozione del pubblico. Era una magnifica corona di fiori naturali con un nastro nero sul quale in caratteri d'argento stava scritto: « Trieste al suo Ammiraglio ». L'effetto di questa semplice ed eloquente inscrizione riusciva tanto più accentuato in quanto chè non si ignorava che nelle provincie italiane dell'Austria, e particolarmente nelle città marinare, la notizia della morte dell'ammiraglio De Saint Bon aveva dato luogo a

manifestazioni di patriottico dolore. Un'altra bella e grand corona formava pure oggetto di speciali commenti. Er quella deposta il giorno prima, nella camera ardente, da barone di Plessen addetto navale all'Ambasciata germanic



Regia nave *Ammiraglio de Saint Bon.*

in Roma per ordine dell'Imperatore Guglielmo, il qual in quei giorni, aveva pur fatto giungere al Governo e alla Marina italiana le sue condoglianze. A queste gent attenzioni del cavalleresco principe, molto gradite dag Italiani, diversi giornali francesi pensarono allora di attr buire un significato alquanto misterioso, ma del resto mol onorevole per il defunto Ammiraglio. Essi scrissero cl l'ammiraglio De Saint Bon, per prestabiliti segreti accor fra le tre potenze costituenti la triplice alleanza, avrebl dovuto, in caso di guerra, essere il comandante in ca delle forze navali alleate. Purtroppo ancora duravano

quel tempo le deplorevoli diffidenze che tanto a lungo ostacolarono le buone relazioni tra Francia e Italia, oggi, con tanta soddisfazione di tutti, finalmente ristabilite. Nessuna meraviglia perciò che quei giornali, pur rendendo omaggio agli indiscutibili meriti del presunto ammiraglio della flotta della triplice, non si peritassero a qualificarlo animato da sentimenti di avversione contro la Francia ed in prova di ciò non mancassero di ricordare come, solo di sua famiglia, egli avesse nel 1860 rifiutato la nazionalità francese. Coloro che conobbero i veri sentimenti di Simone De Saint Bon avrebbero potuto rispondere allora, e possono rispondere anche oggi, a tali affermazioni, che se egli non volle avere altra Patria fuori di quella alla quale sino dall'infanzia aveva dato tutto il suo cuore, la Francia non ebbe in Italia amico più sincero di lui.

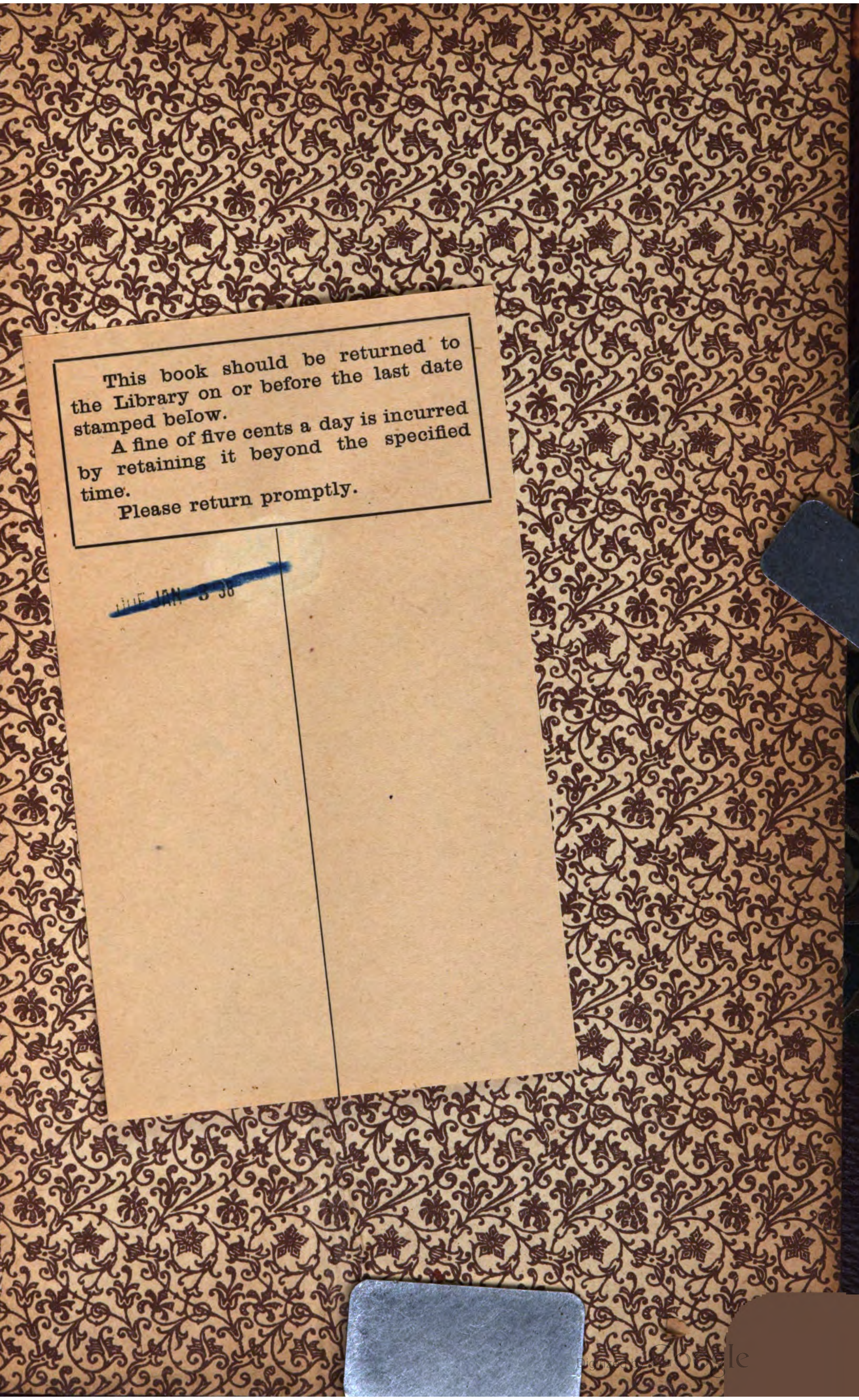
Scioltosi in Piazza della Stazione il solenne corteo, la salma fu accompagnata sino a Campo Verano soltanto dai parenti, dal Duca di Genova, dagli ufficiali di marina e dai marinai. Colà il venerando vice-ammiraglio Cerruti rivolse alla memoria del defunto un commovente saluto a nome della Marina. Poi il visconte Alessio De Saint Bon pronunciò, a sua volta, fra i singhiozzi, alcune bellissime parole di gratitudine per le imponenti onoranze rese al suo bene amato fratello.

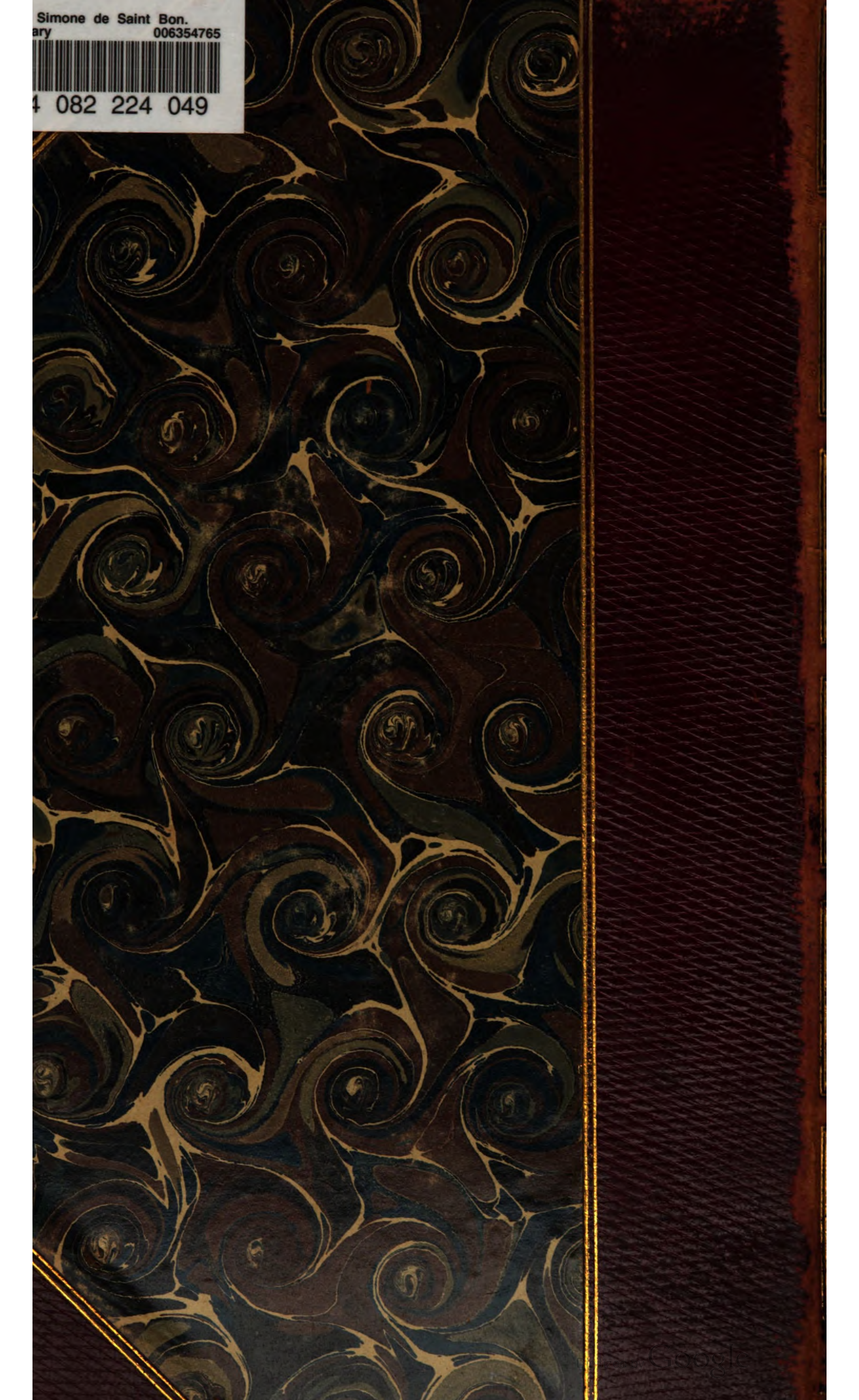
Mentre a Roma avevano luogo queste funzioni, in tutti i porti dello Stato le navi e gli stabilimenti della regia Marina, ammainata la bandiera a mezz'asta in segno di lutto, rendevano all'estinto Ammiraglio i funebri onori dovuti al suo grado. Nello stesso tempo tutti gli ufficiali ed impiegati della Marina si accordavano per erigere, a loro spese, un degno monumento sulla tomba del loro rimpianto Capo. Ed il ministro Brin, conformandosi agli ordini del re Umberto, disponeva che una fra le maggiori nuove navi dell'armata italiana venisse denominata: *Ammiraglio Simone De Saint Bon.*

INDICE








Simone de Saint Bon.
ary 006354765
4 082 224 049